PL ISSN 0137-866x ● Nr ind. 37408

SP

BŁĘKITNE SKRZYDŁA '86

POLSKIE LOTNICTWO WOJSKOWE

PIERWSZY LOT ISKIERKI

34 ● (1813) ● 1986-08-24 CENA 30 zł

SKRZYDLATA POLSKA

ŚWIĘTO LOTNICTWA

Samoloty Su 22 Wojsk Lotniczych w szyku.
Zdjęcie: Leszek Wróblewski

Z LOTU PO KRAJU

ZAWODY BALONOWE O PUCHAR DOWÓDCY WOJSK LOTNICZYCH

Z okazji Święta Lotnictwa rozegrane zostaną w Poznaniu (1986-08-22—24) międzynarodowe zawody balonów na ogrzane powietrze o puchar dowódcy Wojsk Lotniczych. W zawodach udział weźmie 10 balonów: 7 załóg polskich, 2 węgierskie i 1 z CSRS. Start balonów w Parku Braterstwa Broni i Przyjaźni. Wyniki zawodów w następnych numerach.

ŚMIGŁOWCOWA OPERACJA PUL W WARSZAWIE

Załoga PUL przeprowadziła w godzinach porannych 2 sierpnia br. kolejną operację dźwigową przy użyciu śmigłowca Mi-8 na terenie Państwowej Wytwórni Papierów Wartościowych w Warszawie. W ciągu bez mała 3 godzin zdemontowano i przetransportowano 11 przęseł dachowych, po 1800 kg każde, z wewnętrznego terenu PWPW przy swobodzie ruchu po 60 cm na boki.

Precyzja i skuteczność operacji została wysoko oceniona przez zleceniodawcę, który zapowiedział wykorzystanie śmigłowca przy montażu nowej hali. W warunkach tradycyjnych demontaż przez pociecie konstrukcji trwałby około 3 miesięcy, natomiast elementy przeniesione śmigłowcem nadają się do dalszego użycia i to od zaraz.

Dowódca śmigłowca Mi-8 (SP-SWU) był **A. Urbański**, kierownikiem lotów **W. Chmielewicz** i **M. Pietras**; całość nadzorował dyrektor PUL **K. Lebiedź**. Wzorowe przygotowanie frontu robót zapewniło Przedsiębiorstwo Zagraniczne „Amak". Nad bezpieczeństwem ruchu drogowego czuwała stołeczna MO, koordynując ruch kołowy z powietrznym.

(P.Sz.)

MIĘDZYNARODOWE SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA LUBLINA

Po raz osiemnasty już rozegrano na lotnisku Aeroklubu Lubelskiego w Radawcu — Międzynarodowe Spadochronowe Mistrzostwa Lublina, którym patronował prezydent miasta. Trwały one prawie cały tydzień (19—24 lipca br.) przy pięknej, słonecznej pogodzie, która tym razem nie zawiodła i umożliwiła rozegranie wszystkich zaplanowanych konkurencji i kolejek skoków.

Na starcie zjawiła się rekordowa liczba 49 zawodników z 11 aeroklubów, w tym ekipy z Bułgarii i Węgier. Jako pierwsza przeprowadzono konkurencję indywidualnych skoków na celność lądowania. W pechowy sposób rozegrał ją uważany za faworyta skoczek Aeroklubu Lubelskiego — **Andrzej Dziobal**, który w jednym ze skoków wylądował daleko od centrum koła i tym samym pogrzebał szanse na pierwsze miejsce w punktacji ogólnej. Najcelniej lądował inny lublinianin — **Sławomir Bownik**. Wyprzedził on **Lubomira Jankowa** (Bułgaria) i **Leszka Maciejewskiego** (Lublin). **Andrzej Dziobal** nie dał sobie odebrać prymatu w akrobacji spadochronowej, zwyciężając przed **Adamem Piskorem** (Kraków) i **Arturem Kozakiem** (Lublin).

W punktacji końcowej indywidualnie kolejność była następująca: 1. **Sławomir Sołtys** (Aeroklub Ziemi Zamojskiej), 2. **Andrzej Dziobal**, 3. **Sławomir Bownik** (obaj Aeroklub Lubelski). Drużynowo pierwsze miejsce zajęli skoczkowie gospodarzy, przed ekipami Krosna i Zamościa. Mistrzostwa Lublina w Radawcu przeprowadzono sprawnie, przy dużym zainteresowaniu mieszkańców miasta, którzy licznie odwiedzili lotnisko.

(cet)

DZIĘKUJEMY

Czytelnikom za nadesłane pocztówki i listy z pozdrowieniami z wakacji, obozów, kolonii, biwaków i wycieczek. Szczególnie dziękujemy harcerzom za atrakcyjne pocztówki m.in., z kosmicznej kolonii zuchowej w Gołkowicach, Szczepowi Czerwonych Chust z Nowej Huty, z Centralnego Obozu Spadochronowego ZHP „Czerwone Berety" w Jeżowie Sudeckim, z obozu wędrownego HKL Skrzydła.

ZMARŁ

14 lipca 1986 w Krakowie, w wieku 86 lat, **LUDWIK PIĄTEK**, zasłużony modelarz lotniczy, kilkakrotny mistrz Polski w okresie międzywojennym, członek Aeroklubu Krakowskiego, ostatnio członek Klubu Seniorów Lotnictwa. Był postacią znaną i zasłużoną dla Krakowa nie tylko z działalności lotniczej. Pogrzeb odbył się 25 lipca br. na krakowskim Cmentarzu Rakowickim.

W NASTĘPNYM NUMERZE

- NASZA ROZMOWA z Jerzym Pawlakiem
- WILGĄ NAD POLSKĄ — w Jeleniej Górze
- HARTOWANIE MŁODYCH
- PROBLEMY ZDROWOTNE W LOTNICTWIE
- ANATOMIA KATASTROFY
- WYKAZ LOTNIKÓW POLSKICH ODZNACZONYCH ZA WOJNĘ OBRONNĄ POLSKI 1939

SAMOLOTOWE MISTRZOSTWA EUROPY W ŁODZI

12 sierpnia br., kiedy oddawaliśmy ten numer do druku, na stadionie ChKS „Komunalni" w Łodzi odbyła się po południu ceremonia otwarcia 3 Samolotowych Mistrzostw Europy w Lataniu Precyzyjnym. Na starcie mistrzostw stanęło 53 pilotów z 14 państw: Austrii, CSRS, Finlandii, Francji, NRD, Węgier, Irlandii, Holandii, Norwegii, Szwajcarii, W. Brytanii, Szwecji, Jugosławii i Polski, która jako gospodarz wystawiła do mistrzostw dwie reprezentacje: I — **K. Lenartowicz, J. Darocha, M. Wieczorek, Z. Chrząszcz, R. Michalski**; II — **W. Wieczorek, W. Skalik, W. Nycz, W. Świadek**. Obok z prawej reprodukujemy plakat mistrzostw, wyniki podamy w następnym numerze.

Reprodukcja: B. Koszewski

CO PISZĄ INNI

„ITD"

Przed III Samolotowymi Mistrzostwami Europy w Lataniu Precyzyjnym w Łodzi (1986-08-12—16) częściej niż zwykle nasi piloci gościli w środkach masowego przekazu. Należał do nich przede wszystkim Krzysztof Lenartowicz, świeżo kreowany rajdowy mistrz świata z Hiszpanii w załodze z Januszem Darochą. Tygodnik w nr 31 w rozmowie z Lenartowiczem dał podtytuł: „Sport lotniczy jest kopciuszkiem wśród innych dyscyplin", co mistrz potwierdza mówiąc: — „Rzeczywiście — jesteśmy doceniani wtedy, gdy nie ma nic poza naszym sukcesem. Choć teraz i tak jest lepiej, bo przynajmniej wspomina się o naszych medalach nawet wtedy, gdy — jako kraj — zdobywamy mistrzostwo w innych bardziej popularnych dyscyplinach sportu".

Krzysztof Lenartowicz, jak wiadomo, lata zawodowo w PLL LOT, już na Tu-154, o lataniu i pilotach komunikacji lotniczej formułuje następujący pogląd: — „Lotnictwo komunikacyjne jest takim — my to nazywamy — autobusiarstwem. Wpada się w rutynę, schemat czynności, które trzeba wykonać, standard i nic ponadto. Kiedy prócz tego lata się sportowo, dochodzi wiele dodatkowych elementów, które z poprzednimi doskonale się uzupełniają. Okazuje się, że dobrzy piloci to ci, którzy nie tylko pozostają przy lotnictwie profesjonalnym. (...) Są wyjątki oczywiście, którym latanie komunikacyjne wystarcza, ale z reguły są to piloci, którzy przeszli już przez wszystkie stopnie wyszkolenia: latali na szybowcach, na małych samolotach, a potem dopiero przeszli na duże. Natomiast wśród tych, którzy skrócili drogę widać, że im czegoś brakuje".

PAP

Poprzedni komunikat PAP ukazał się w SP 3 sierpnia, kiedy okazało się, że budowlani wykonujący od 2 maja br. remont dróg startowych lotniska we Wrocławiu, przyspieszyli tempo robót i zameldowali 28 lipca o ich zakończeniu. Korespondenta PAP poinformowano w dyrekcji oddziału PLL LOT we Wrocławiu, że 1 sierpnia lotnisko wznowi normalną działalność. Tak się też stało. Codziennie w dni powszednie odbywa się 5 rejsów do Warszawy (i z powrotem). W sierpniu prowadzona jest też komunikacja z Gdańskiem.

„PRZYJAŹŃ"

W nr 30 tygodnika pt. „Ojciec nowych Iłów" obszerna rozmowa ze znanym i naszym czytelnikom konstruktorem generalnym Biura Projektowo-Konstrukcyjnego im. S. W. Iliuszyna w Moskwie, dwukrotnym Bohaterem Pracy Socjalistycznej ZSRR, członkiem Akademii Nauk ZSRR — Gienrichem W. Nowożyłowem. Na temat współpracy przemysłu lotniczego Polski i ZSRR mówi co następuje:

„Korzyści z takiej kooperacji są oczywiste dla obu stron. Polski przemysł lotniczy, opanowując produkcję skomplikowanych agregatów, osiągnął czołową pozycję we współczesnej technologii. Zagwarantował sobie trwałość eksportowych zamówień zagranicznych i znacznie zwiększył się poziom kwalifikowanych kadr zatrudnionych przy produkcji nowego samolotu. Przemysłowi lotniczemu ZSRR współpraca taka umożliwia rozszerzenie frontu prac związanych z budową samolotu II-86, wykorzystanie technicznych doświadczeń polskich pracowników przemysłu lotniczego i tym samym tworzenie bazy dla jeszcze szerszej kooperacji w tej dziedzinie. (...) Już w XII pięciolatce planowany jest dalszy rozwój współpracy, a to w dziedzinie budowy nowego samolotu II-96-300 i samolotu II-114, przeznaczonego dla lokalnych linii lotniczych. Mamy nadzieję, że współpraca ta również w przyszłości sprzyjać będzie wzajemnemu technicznemu rozwojowi ekonomiki i umocnieniu przyjacielskich kontaktów naszych krajów".

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **NRD.** W sierpniu odbyło się wspólne szkolenie pododdziałów lotnictwa wojskowego Polski i Narodowej Armii Ludowej NRD. Tradycyjnie już spotkania pilotów, techników i mechaników zaprzyjaźnionych armii służą doskonaleniu systemów łączności powietrznej krajów Układu Warszawskiego. Uczestnicy szkolenia odbyli liczne spotkania z załogami zakładów pracy NRD oraz zwiedzili niektóre miejsca pamięci narodowej.

● **USA.** Ralph Bragg z San Diego w Kalifornii, były lotnik amerykańskich sił powietrznych, który w 1944 uczestniczył w lotach nad Warszawą ze zrzutami dla powstańców — odznaczony został przez Radę Państwa PRL Warszawskim Krzyżem Powstańczym. Ceremonia wręczenia odznaczenia odbyła się 1 sierpnia br. w Los Angeles.

● **HOLANDIA.** Na terenie zakładów lotniczych Fokkera w Schiphol odbyło się uroczyste przekazanie przesłanego z krakowskiego Muzeum Lotnictwa i Astronautyki historycznego samolotu Fokker Spinn III zakładom Fokker, które obchodzą w bieżącym roku 75-lecie swego istnienia. Obecny był ambasador PRL w Hadze, J. Wojtecki i przewodniczący rady dyrekcji zakładów Fokker H. Swarttonw. Holenderskie środki masowego przekazu podkreśliły z tej okazji, że przekazanie Holandii legendarnego Spinna było gestem przyjaźni i dobrej woli ze strony Polski. Zakłady Fokkera zapowiedziały, że jeszcze przed swym jubileuszem odrestaurują Spinna i zbudują jego latającą replikę.

● **ZSRR.** W Pskowie odbyły się w lipcu Spadochronowe Mistrzostwa Armii Zaprzyjaźnionych z udziałem reprezentantów armii Afganistanu, Bułgarii, CSRS, NRD, Polski, Rumunii, Syrii, Węgier i ZSRR. W skokach na celność lądowania zwyciężył Linger Abdurachmanow (ZSRR), w akrobacji Vladimir Vacek (CSRS), w dwuboju Josef Pavlata. Polacy wywalczyli trzy brązowe medale (skoki grupowe, zespołowo w akrobacji i w klasyfikacji drużynowej). Klasyfikacja drużynowa mistrzostw: 1. ZSRR, 2. CSRS, 3. Polska, 4. Węgry, 5. Bułgaria, 6. NRD.

● **FRANCJA.** W miejscowości Marignane k. Marsylii znajduje się baza powietrznej straży pożarnej dysponująca flotą 25 samolotów typu DC-6, Tracker i CL-215. W 1985 wykonano z niej 15 400 lotów z zadaniem gaszenia z samolotów bombami wodnymi głównie pożarów lasów.

● **RFN.** Federalny urząd lotnictwa w Brunszwiku dopuścił do lotów transportowych i pasażerskich samolot Ju-52, zakupiony w USA i odrestaurowany niedawno przez Lufthansę w zakładach technicznych w Hamburgu.

● **USA.** Pod koniec 1988 ma być gotowy nowy samolot prezydencki Air Force One — Boeing 747-200B, który ma kosztować 300 mln dolarów. Przewiduje się, że pomieści on 70 pasażerów i 23 członków załogi. Apartament prezydenta i jego małżonki znajdzie się w przodzie maszyny na dolnym pokładzie, tamże gabinet, pokój konferencyjny, biuro dla prezydenckiego sztabu i pokój dla dziennikarzy; górny pokład przeznaczony ma być dla załogi i pracowników łączności międzynarodowej.

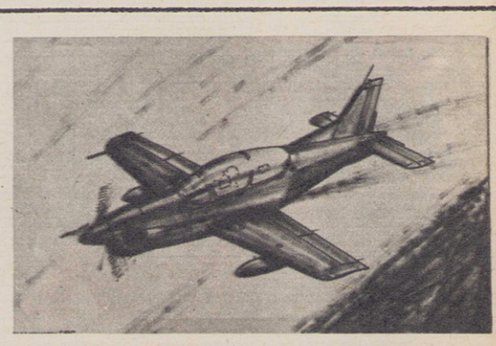
● **AUSTRIA.** Z jednym pasażerem na pokładzie więcej niż w czasie odlotu z Chicago wylądował 6 sierpnia na lotnisku w Wiedniu samolot B.747 należący do Royal Jordanian Airlines. W czasie lotu non stop Chicago—Wiedeń jedna z Jordanek wydała na świat zdrową dziewczynkę, która odebrali przypadkowi pasażerowie: lekarka-ginekolog i dwóch innych lekarzy. Nowo narodzone w samolocie dziecko otrzymało w prezencie od jordańskich linii lotniczych dożywotni bezpłatny bilet lotniczy.

● **FRANCJA.** 4 lipca odbył swój pierwszy dłuższy lot francuski samolot myśliwski nowej generacji Rafale; trwał on około godzinę, osiągnięto prędkość do Ma = 3,1 i przeciążenie do 5 g. W 1987 planuje się rozwój seryjny lekkiej wersji, do której silnik się obecnie buduje.

● **WIELKA BRYTANIA.** Ciężkim ciosem dla British Aerospace stała się katastrofa jedynego prototypu lekkiego jednomiejscowego samolotu bojowego Hawk 200, który zwalił się na ziemię w czasie lotu pokazowego na oczach potencjalnych kupców z zagranicy. Pilot doświadczalny uszedł z życiem. Dyrekcja British Aerospace zapowiedziała, że program Hawk 200 będzie kontynuowany, jednak następny prototyp tego samolotu będzie mógł być gotowy dopiero za rok.

ORLIK-TURBO

W ramach współpracy polsko-kanadyjskiej, polski samolot szkolno-treningowy PZL-130 Orlik został przystosowany przez kanadyjską firmę Airtech do silnika turbośmigłowego PTGA-25 o mocy 410 kW. Oblot Orlika-Turbo nastąpił w Peterborough w Kanadzie 16 lipca br. Pilot doświadczalny P. Hartman. Obecnie samolot ten jest przygotowywany do przelotu przez Atlantyk, w celu zademonstrowania go na wystawie w Farnborough w Wielkiej Brytanii.



Malowanie: góra — jasnoszara, dół — czerwony z wyodrębnionym obwódką białym liściem klonowym.
Rys. TOMASZ MAKOWSKI (bjw)

ŚWIĘTO LOTNICTWA 1986

W DNIU NASZEGO ŚWIĘTA

23 sierpnia tradycyjnie od lat obchodzony jest jako Dzień Lotnictwa. Drogi do tego święta szukać należy już w czasie okupacji, kiedy to zdrowo myśląca część społeczeństwa polskiego zaczęła rozmyślać nad przyczynami klęski wrześniowej. Zastanawiano się m. in. nad sprawą lotnictwa. Dlaczego przy tak dobrym wyszkoleniu pilotów, potwierdzanym na zawodach międzynarodowych i na manewrach, przy tak ilościowo licznym sprzęcie — uzupełnianym ze składek społeczeństwa, mogły panoszyć się nad Polską samoloty z czarnymi krzyżami? Wnioski były jednoznaczne, poza słabością gospodarczą, która rzutowała na stan sprzętu bojowego, winne były źle funkcjonujące sojusze, zła polityka zagraniczna.

Stąd zrazu nieśmiało, a potem coraz liczniej pojawiały się wnioski o konieczności związania się z naszym wschodnim sąsiadem — Związkiem Radzieckim. Tym bardziej, że w różnych kręgach społeczeństwa widziano Polskę w nowym ustrojowym kształcie — jako państwo socjalistyczne. Stąd sojusz mógł być oparty nie tylko na wspólnocie interesów polityczno-gospodarczych, ale także na wspólnocie ideologicznej. Taka koncepcja doprowadziła w rezultacie do Sielc nad Oką — i nieco później do lotniska Grigoriewskoje. Stąd najkrótszą drogą, młodzi i jeszcze niedoświadczeni piloci, lecieć mieli do Polski, nad Warkę, gdzie właśnie 23 sierpnia 1944 roku rozpoczęli swój chlubny szlak bojowy. Sierpniowe działania w rejonie Warszawy początkowo dwóch polskich pułków, a potem od września 1944 i trzeciego — zainaugurowały drogę bojową ludowego Lotnictwa Polskiego, prowadzącą w rezultacie do oswobodzenia wraz z Armią Czerwoną oraz lądowymi siłami Wojska Polskiego umęczonego kraju i do zwycięstwa w Berlinie. Wspólny wysiłek patriotów polskich i żołnierzy ściągających ze wszystkich stron do Sielc, wsparty pomocą radziecką, doprowadził w rezultacie lotników polskich pod polskie niebo.

Dziś, po latach, widać wyraźnie, że nakreślona przez komunistów polskich koncepcja była jedynie słuszna. Można się spierać o to, czy wysiłek i rezultaty działań bojowych młodego, ludowego lotnictwa są porównywalne z wysiłkiem pilotów polskich walczących na Zachodzie. Jest to jednak spór bezprzedmiotowy. Uważamy, że liczy się cały wysiłek lotników polskich w II wojnie światowej, podobnie jak cały lotniczy dorobek z lat międzywojennych. Bez rozbudzenia w świadomości Polaków dążeń do uskrzydlenia Polski nie mogło być tak heroicznych i sławnych działań lotniczych. A fakt, że mówimy szerzej o działaniu ludowego lotnictwa, wynika choćby stąd, że na bazie samolotów właśnie tego lotnictwa, które pozostały po wojnie w kraju i wyszkolonego w ZSRR personelu, mogliśmy rozbudowywać nasze nowe Polskie Skrzydła.

Ludowe lotnictwo, które dopiero w sierpniu 1944 weszło do walki, wykonało do końca wojny 13 620 lotów, w tym 5800 lotów bojowych. W działaniach zniszczono ponad 1300 pojazdów mechanicznych, 290 wagonów kolejowych i 30 parowozów, 25 czołgów, zatopiono 5 okrętów, obezwładniono 400 baterii artylerii polowej, zniszczono dużą ilość innego sprzętu bojowego nieprzyjaciela, zabito i raniono kilka tysięcy żołnierzy hitlerowskich. W 57 walkach powietrznych zestrzelono 16 samolotów nieprzyjaciela, a 4 zniszczono na lotniskach. Gwoli sprawiedliwości trzeba obiektywnie zauważyć, że taka, a nie większa liczba zestrzelonych samolotów, wynikała z faktu, iż w tym czasie na froncie wschodnim panowanie w powietrzu w pełni należało do lotnictwa radzieckiego, a lotnictwo niemieckie nie przejawiało już większej aktywności. Ponadto zimą 1944 i wiosną 1945 pogoda w rejonach bazowania lotnictwa polskiego ograniczała możliwość działań.

Zwycięstwo w maju zakończyło działania bojowe. Bez chwili przerwy lotnictwo przestawiło się na szkolenie pokojowe. Na ruinach przedwojennych lotnisk rozpoczęła się działalność nakierowana na ich odbudowę, na szybkie doprowadzenie do stanu używalności. Dzięki entuzjazmowi ludzi lotnictwa, szybko odbudowano lotniska i lądowiska, a potem rozpoczęto budowę nowych, przystosowanych do nowej generacji — już odrzutowych samolotów. Przybyła tuż po wojnie ze szkół radzieckich grupa 600 specjalistów — pilotów i nawigatorów, strzelców pokładowych i mechaników, w sposób znaczący zasiliła kadrę i pozwoliła na obsadę stanowisk przez coraz większą liczbę wysoko kwalifikowanych specjalistów — Polaków. Odbudowano też Szkołę Orląt w Dęblinie, uruchomiono Szkołę Techniczną w Zamościu. W rezultacie, w niedługim czasie zaczęli przybywać do lotnictwa także specjaliści z polskich szkół i ośrodków, gdyż pierwsza promocja w Zamościu odbyła się 18 maja 1945, a w Dęblinie — 21 czerwca 1945. Rozpoczął się nowy etap prowadzonego nieprzerwanie szkolenia lotniczego.

Stan zmniejszonego w ramach demobilizacji i przejścia na etaty pokojowe lotnictwa nie trwał długo. Rozwój postępował nieprzerwanie — i to zarówno w sensie jakościowym jak i ilościowym. Samoloty tłokowe — myśliwskie Jak-9 wszystkich modyfikacji zastąpione zostały odrzutowymi Jak-17 i Jak-23, a potem MiG-15 i MiG-17; szturmowe Ił-2 i Ił-10 zamieniły MiG-17, a potem Lim-6; bombowe Pe-2 i Tu-2 zastąpiły Ił-28. Potem nastąpiła kolejna zmiana. Pojawiły się samoloty naddźwiękowe, najpierw MiG-19, MiG-21, Su-7. Wreszcie przyszła kolej na najnowsze samoloty naddźwiękowe o zmiennej geometrii skrzydeł, nowocześnie uzbrojone i wyposażone w urządzenia elektroniczne.

Wszystkie te zmiany techniki kryły za sobą olbrzymi wysiłek ludzki. Nowa technika, to także nowe, wyższe kwalifikacje ludzi obsługi naziemnej i przeszkolonych na nowych, trudniejszych do opanowania typach samolotów — pilotów. Rosła liczba środków radiotechnicznych, ubezpieczających, radionawigacyjnych, a każde z tych urządzeń musiało być obsługiwane przez coraz bardziej wykształconych specjalistów. Nowa technika, to wreszcie konieczność szukania nowych sposobów walki, nowej taktyki. Dużo uwagi poświęcono przygotowaniu personelu latającego. Nowy sprzęt stawiał wyższe wymagania zarówno fizyczne, psychiczne jak i umysłowe. Wzrastał koszt szkolenia pilotów. Stąd dla zapewnienia dopływu właściwych kandydatów do szkoły lotniczej rozszerzono współpracę z aeroklubami, utworzono też Liceum Lotnicze — najpierw w Dęblinie, a następnie drugie w Zielonej Górze. Poza średnim wykształceniem, młodzi chłopcy mogą zdobywać tam podstawową wiedzę lotniczą, poznawać sprzęt lotniczy, skakać ze spadochronem, latać na szybowcach i samolotach...

Od pierwszych powojennych dni rozpoczęła się także odbudowa przemysłu lotniczego. Już 28 października 1945 wykonał pierwszy lot samolot Szpak-2, a 15 listopada odbył się pierwszy lot prototypu samolotu szkolno-treningowego PZL-S1 z zakładów w Mielcu. Potem przybyły nowe konstrukcje szkolne, w tym samoloty m. in. Junak, TS-8 Bies, TS-11 Iskra. Od 1952 rozpoczyna się produkcja licencyjnych samolotów MiG-15 i 17, które noszą nazwy Lim-1, Lim-2, Lim-5 i Lim-6 (wersja szturmowa).

Rozwój produkcji przemysłu lotniczego postępował i ciągle postępuje. Po Orliku, w przededniu naszego lotniczego święta oblatano w Mielcu Iskierkę, a przemysł nie powiedział przecież swego ostatniego słowa...

Warto wspomnieć też o rozwoju jeszcze jednej gałęzi naszego lotnictwa. Nie zawsze się teraz pamięta, że jeszcze w trakcie wojny, w marcu 1945 właśnie lotnictwo wojskowe pomogło reaktywować PLL LOT, a 14 kwietnia tegoż roku włączono 19 samodzielny Pułk Lotnictwa Transportowego do lotnictwa cywilnego. I lotnictwo komunikacyjne stale się rozwija, wzrastają liczby przewiezionych pasażerów, długość tras. Z 27 tysięcy pasażerów w 1945 nastąpił wzrost w 1985 do 1,8 mln. Długość linii wzrosła z 2500 km w 1945 do przeszło 100 000 km w 1985.

Podkreślić należy, że lotnictwo polskie od czasu zakończenia wojny zrobiło ogromny krok do przodu. Jest to niewątpliwie nasze osiągnięcie. Na ten rozwój zapracowało wielu ludzi lotnictwa, wielu jego entuzjastów i pasjonatów. Warto też zdać sobie sprawę z tego, że to już trzecie pokolenie zasila szeregi lotnictwa polskiego.

Dziś, kiedy zastanawiamy się nad przebytą drogą, musimy stwierdzić, że mimo trudności, mimo określonej sytuacji gospodarczej kraju — mamy prawo powiedzieć z pełną odpowiedzialnością: godnie kontynuujemy tradycje tych, którzy o Polskę walczyli zbrojnie w powietrzu. Mamy niewątpliwie osiągnięcia. Mamy wielu starszych doświadczonych lotników, ale i liczne szeregi młodzieży zdolnej, kochającej latanie, osiągającej znaczące wyniki w sporcie lotniczym, w lotnictwie komunikacyjnym i w lotnictwie wojskowym.

Mimo, że technika i automatyka wchodzi na pokłady samolotów, pozostała romantyka latania, możliwość sprawdzenia swego charakteru, woli, odwagi — a w lotnictwie wojskowym możliwość bojowego służenia ojczyźnie, bo przecież w obecnej sytuacji militarno-politycznej często samoloty z biało-czerwoną szachownicą dyżurują i startują dla ochrony granic naszego kraju przed nieproszonymi gośćmi.

Ostatnie lata doprowadziły wielu ludzi — w tym i młodych — do utraty z pola widzenia zagrożeń jakie niesie obecna sytuacja. Dlatego o konieczności obrony naszych granic trzeba stale przypominać. Mówiono o tym także z trybuny X Zjazdu PZPR. Potrzeby obronności oraz potrzeby gospodarki będą służyć dalszemu rozwojowi lotnictwa. Dlatego dziś, w dzień Święta Lotnictwa — myśląc o przeszłości i o przebytej drodze od maja 1945 roku, wyciągając z tej drogi wnioski — możemy spokojnie patrzeć na przyszłość naszego lotnictwa.

Chciałbym, wykorzystując ten dzień, złożyć tą drogą serdeczne życzenia zdrowia, pomyślności i sukcesów zawodowych, długich i szczęśliwych lotów wszystkim ludziom lotnictwa — wojskowego i cywilnego, pracującym w powietrzu i na ziemi, w jednostkach lotniczych i lotnictwie cywilnym; ludziom przemysłu i zakładów remontowych, wreszcie całej rzeszy entuzjastów i przyjaciół lotnictwa, lotniczej młodzieży i naszym rodzinom. Podziękowanie kieruję też do redakcji „Skrzydlatej Polski", która od marca 1945 popularyzuje nasze lotnictwo i jego ludzi.

Gen. dyw. pil. TYTUS KRAWCZYC
Dowódca Wojsk Lotniczych

Na zdjęciu obok: Krzysztof Macała i Marek Patynowski słuchają uwag kierownika obozu, instr. pil. Jerzego Blitza.

Wilgą nad Polską

TO LATA PIOTREK I ROMAN

W Aeroklubie Wrocławskim, na obozie Lotniczego Przysposobienia Wojskowego pierwszego stopnia, dziś, jak i w poprzednie pogodne ranki, ogłoszono pobudkę już o godzinie czwartej. Wczoraj loty trwały do dwudziestej, nie zdążył człowiek dobrze przysnąć, a tu już trzeba się budzić.

W domu jeden z drugim za nic by nie wstał o tej porze, bo i po co? Ale tu, na lotnisku, nikt nie marudzi. No bo jeśli się chce być lotnikiem...

Siedemnastoletni Piotr Błasiak, uczeń 3 klasy VI Liceum Ogólnokształcącego imienia Bolesława Prusa we Wrocławiu ma taki zamiar. Nie jest to zresztą jego pierwsze zetknięcie z powietrzem.

— Mam w domu takie śmieszne zdjęcie: leżę w beciku na skrzydle szybowca. Potem, gdy tylko zacząłem chodzić, ojciec — dziś pilot PLL LOT, a ongiś instruktor lotniczy i działacz Aeroklubu Wrocławskiego — często zabierał mnie na lotnisko w Gądowie, sadzał sobie na kolana i wio, szybowcem lub samolotem pod chmury!

Coś chyba w tym jest, że zdolności i zamiłowania przechodzą z rodziców na dzieci. Trzynastoletni Radosław, rodzony brat Piotra, tylko czeka na szybowcową pełnoletność.

— A mama? — pytamy.

— Mama się o nas trochę boi, jak to mama, ale lataniu się nie sprzeciwia.

Piotrek chyba dobrze sobie poczyna w powietrzu, jeśli jego instruktor, Grzegorz Skomorowski godzi się, aby właśnie jego i Romana Borka wyróżnić zdjęciem w „Skrzydlatej Polsce".

Po prawdzie, to wprowadziliśmy trochę zamieszania swoim nagłym przybyciem na lotnisko Szymanów biało-czerwoną Wilgą SP-AGE, doskonale pilotowaną przez mgr inż. pil. instruktora I klasy Ludomira Dąbrowskiego z Aeroklubu Warszawskiego. Pan Grzegorz akurat omawiał wraz z ósemką swych uczniów tajniki korkociągu i plan lotów doskonalących, a tu ktoś z lotniczej prasy. Nie chcąc przeszkadzać, oddajemy się pod opiekę komendanta obozu LPW-I instruktora pilota I klasy Jerzego Blitza.

— Cała grupa liczy 30 osób, w tym cztery dziewczyny — wprowadza nas w temat pan Jerzy, lotnik od 1949 roku. — Wszyscy zjechali się tu piątego lipca, a już dwa dni potem odbyły się pierwsze loty. Szkolimy na Bocianach, starty odbywają się z holu i za „bachmanówką", czyli wyciągarką udoskonaloną przez inżyniera Bachmana. W końcu lipca wszyscy powinni osiągnąć poziom wyszkolenia szybowcowego III klasy.

Na niektórych szybowcach widnieją emblematy ZSMP i jakieś napisy.

— Przy Aeroklubie Wrocławskim — objaśnia Jerzy Blitz — funkcjonuje, z dobrymi wynikami, Ośrodek Szkolenia Pilotów Szybowcowych zgrupowanych wokół Wojewódzkiego Uniwersytetu Robotniczego ZSMP. Jest to efekt porozumienia, zawartego z aeroklubem w 1984. A że kierownikiem tego ośrodka jest nasz rozmówca, więc nic dziwnego, że ZSMP-owcy garną się do latania jak chyba nigdzie w Polsce.

— W ubiegłym roku sfinansowaliśmy obóz szybowcowy dla młodzieży szkolnej, w tym roku też nie poskąpiliśmy grosza...

Na lotnisku zwróciliśmy uwagę na nowe startowe stanowisko kierowania lotami.

— Gdy chce się coś dla aeroklubu zrobić, to zawsze znajdzie się przyjaciół. Ten wóz...

— A skąd taka dziwna nazwa: Alicja?

— Właśnie chciałem o tym mówić. Kiedyś był na nim napis Milicja, bo właśnie stamtąd otrzymaliśmy ten całkiem sprawny samochód. Zresztą nie jedyny to przejaw kontaktów Aeroklubu Wrocławskiego z MO. Moim zastępcą jest oficer milicji Zygmunt Łuczak, który wybrał właśnie taki sposób spędzenia urlopu.

O intensywności szkolenia szybowcowego na wrocławskim LPW świadczy choćby i to, iż tylko jednego dnia, dwunastego lipca, wykonano tam aż 206 startów za wyciągarką.

— Ale to jeszcze nie wszystko — uzupełnia nasze zapiski pani Jadwiga Dudała, zastępczyni kierownika aeroklubu do spraw społeczno-wychowawczych. — Mamy jeszcze obóz LPW-II w Oleśnicy, gdzieś po Polsce rozrzuconych modelarzy, no i zwerbowaliśmy kilku kandydatów do WOSL.

Podziwiamy (w tym przypadku właściwe to słowo) dokumentację dotyczącą każdego szkolonego w aeroklubie. Prowadzona jest — jak to powiedział któryś z nas — z dużą kulturą sztabową.

Przed odlotem do Jeleniej Góry żegnamy się z Piotrem Błasiakiem i Romanem Borkiem.

— I co dalej, chłopcy?

— Po zdobyciu licencji pilota szybowcowego — mówi Piotrek — będę chciał przeszkolić się na samolotach, a potem... może do LOT-u, śladami ojca.

Nieco inne plany ma Roman, uczeń trzeciej klasy Technikum Samochodowego:

— Byłem modelarzem, teraz jestem szybownikiem. Mój ojciec też był lotnikiem, kiedyś skakał ze spadochronem... Chyba się jednak machnę do Dęblina, do WOSL!

BOLESŁAW GACZKOWSKI

Powyżej: Piotr Błaszak chce iść w ślady ojca, pilota PLL LOT.

Na zdjęciu poniżej: Roman Borek. Marzy mu się mundur podchorążego.
Zdjęcia: Bernard Koszewski

Zgodnie z tradycją, na Święto Lotnictwa Polskiego ogłaszamy laureatów naszych honorowych wyróżnień p.n. BŁĘKITNE SKRZYDŁA. Tegoroczna lista wyróżnień, przyznanych już po raz dwudziesty drugi przez Kapitułę Błękitnych Skrzydeł, pod przewodnictwem gen. bryg. pil. dr. Józefa Sobieraja, obejmuje 27 laureatów indywidualnych i 3 zepołowych. Rozpatrzono 34 nadesłane do redakcji wnioski. Łącznie z obecnymi, w okresie minionych 22 lat (1964—1986) BŁĘKITNE SKRZYDŁA przyznano 515 osobom i 180 zespołom — razem 695.

Laureatom BŁĘKITNYCH SKRZYDEŁ '86 serdecznie gratulujemy wyróżnień. Zawiadomimy ich oddzielnie o spotkaniu okolicznościowym, które przewidujemy we wrześniu br., celem wręczenia pamiątkowych dyplomów i znaczków.

BŁĘKITNE SKRZYDŁA '86

NASI LAUREACI

Indywidualnie

ANDRZEJ BRZEZIŃSKI, pil. Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Krakowie — za zaangażowaną pracę w lotnictwie sanitarnym, a szczególnie za precyzyjne loty ratownicze w Tatrach.

BRONISŁAW BULCZYŃSKI, instr. modelarstwa lotniczego Aeroklubu Poznańskiego — za całokształt 40-letniej pracy instruktorskiej oraz zaangażowanej działalności wychowawczej wśród młodzieży.

RYSZARD DROZD, działacz Krakowskiego Klubu Seniorów Lotnictwa — za całokształt zaangażowanej służby zawodowej w lotnictwie wojskowym i pracy społecznej w lotnictwie sportowym.

JANUSZ GADOMSKI, instr. pil. Aeroklubu Białostockiego — za całokształt 40-letniej ofiarnej pracy szkoleniowo-wychowawczej w lotnictwie sportowym.

JÓZEF GROCHOWSKI, płk rez. pil. z Aeroklubu Warszawskiego — za całokształt wieloletniej zaangażowanej pracy zawodowej i działalności społecznej w lotnictwie wojskowym i sportowym, ze szczególnym uwzględnieniem kierowania Aeroklubem Warszawskim.

TADEUSZ HANUSZ, mgr inż. pil., działacz Aeroklubu Krakowskiego — za długoletnią działalność wychowawczą wśród młodzieży oraz praktyczną realizację wniosków racjonalizatorskich w aeroklubie.

JERZY KONDRACIUK, I pil. instr. PLL LOT — za wieloletnią zaangażowaną pracę zawodową i instruktorsko-wychowawczą w polskiej komunikacji lotniczej.

JAN KUSEK, harcmistrz PL, szef wyszkolenia HKL Trawers w Złotoryi, działacz Aeroklubu Jeleniogórskiego — za zaangażowaną pracę społeczną w rozwijaniu lotniczo-obronnego wychowania młodzieży harcerskiej.

RYSZARD MAJKOWSKI, I pil. instr. PLL LOT — za zaangażowaną pracę zawodową i instruktorsko-wychowawczą w polskiej komunikacji lotniczej.

JERZY MAKULA, pil. instr. Aeroklubu Rybnickiego Okręgu Węglowego — za zdobycie tytułu mistrza świata w akrobacji szybowcowej w klasyfikacji indywidualnej i zespołowej (Austria, 1985).

BRONISŁAW MALCZYK, mgr inż., modelarz Aeroklubu Krakowskiego — za długoletnią działalność społeczną w aeroklubie oraz ustanowienie w 1985 rekordów Polski i świata w klasie modeli F1B.

HIPOLIT MIKOŁAJEWSKI, pil. Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Zielonej Górze — za wyróżniającą się ofiarną pracę pilota w służbie zdrowia.

MIROSŁAW NOWAK, specjalista ds. nawigacji w Zakładzie Usług Agrolotniczych PZL Warszawa-Okęcie — za całokształt 50-letniej zaangażowanej pracy pilota, nawigatora i organizatora w lotnictwie polskim.

TADEUSZ NOWAK, działacz Bydgoskiego Klubu Seniorów Lotnictwa — za całokształt wyróżniającej się 40-letniej pracy zawodowej i społecznej w lotnictwie cywilnym.

WACŁAW NYCZ, instr., pil. Aeroklubu Rzeszowskiego — za zdobycie tytułu mistrza świata w lataniu precyzyjnym w klasyfikacji indywidualnej i zespołowej (USA, 1985).

WIESŁAW OKOŃ, płk nawig. Wojsk Obrony Powietrznej Kraju — za szczególnie wyróżniającą się działalność wychowawczą i organizatorską oraz twórcze inicjatywy w dowodzeniu lotnictwem myśliwskim Sił Zbrojnych PRL.

ROMAN OPERACZ, ppłk pil. Wojsk Lotniczych — za całokształt ofiarnej ponad 30-letniej działalności instruktorskiej i szkoleniowej na samolotach naddźwiękowych w lotnictwie Sił Zbrojnych PRL.

ANDRZEJ OPOROWSKI, instr. modelarstwa Aeroklubu Poznańskiego w Środzie Wlkp. — za całokształt 30-letniej zaangażowanej działalności wychowawczo-szkoleniowej w modelarstwie lotniczym i kosmicznym aeroklubu.

GRZEGORZ PESZKE, modelarz Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie — za ustanowienie w 1985 rekordu świata w klasie modeli F3E.

KAZIMIERZ PIĄTKOWSKI, inż., dyrektor Biura Technicznego Nowych Uruchomień Przemysłu Lotniczego PZL w Warszawie — za całokształt 35-letniej wyróżniającej się pracy zawodowej w przemyśle lotniczym, a szczególnie za koordynację prac w ramach Centralnego Programu Badawczo-Rozwojowego Samolotów Lekkich.

ANDRZEJ PROKOPCZUK, przedstawiciel Przedsiębiorstwa Handlu Zagranicznego Pezetel w Kairze (Egipt) — za zaangażowaną i operatywną pracę oraz inicjatywy związane z rozwojem usług agrolotniczych w Afryce Północnej, ze szczególnym uwzględnieniem Egiptu.

ROMAN PRZEPIÓRA, zastępca dyrektora Ośrodka Szkolenia Personelu Lotniczego w Rzeszowie — za całokształt 35-letniej zaangażowanej pracy zawodowej i społecznej w lotnictwie cywilnym.

JAN SOBIBOROWICZ, płk inż. Wojsk Lotniczych — za całokształt wieloletniej aktywnej działalności w służbie techniczno-lotniczej Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie.

KRYSTYNA SZYMAŃSKA, zastępca kierownika Aeroklubu Krakowskiego ds. społeczno-wychowawczych — za całokształt wieloletniej zaangażowanej pracy zawodowej i działalności społecznej w lotnictwie sportowym.

MIECZYSŁAW TWARDOWSKI, modelarz Aeroklubu Słupskiego — za zdobycie tytułu mistrza świata w modelarstwie kosmicznym w klasyfikacji indywidualnej i zespołowej (ZSRR, 1985).

ANDRZEJ ZALASIŃSKI, inż. specjalista IKCSP w Krakowie — za całokształt 30-letniej pracy instruktorskiej oraz działalności sportowej i społecznej w spadochroniarstwie polskim.

PIOTR ZATWARNICKI, ppłk pil. Wojsk Obrony Powietrznej Kraju — za wysokie umiejętności dowódcze i inicjatywy w dowodzeniu samodzielnym pododdziałem lotniczym.

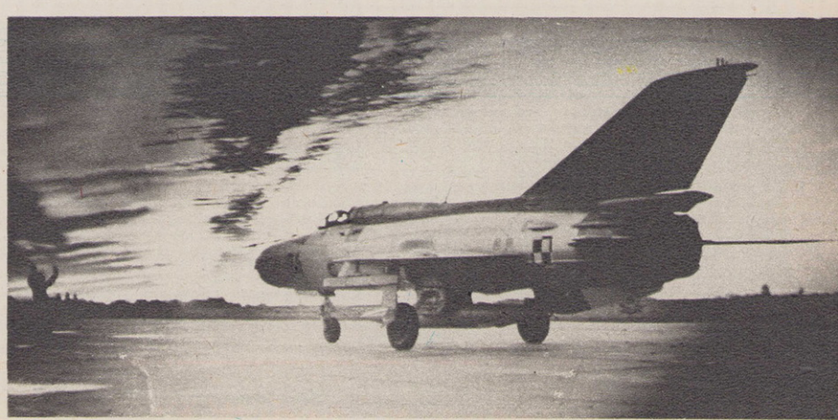
Zespołowo

KOMBINAT METALURGICZNY HUTA IM. LENINA w Krakowie — za ponad 20-letnią działalność patronacką nad Aeroklubem Krakowskim, w tym wszechstronną pomoc w rozwoju lotnictwa sportowego.

TECHNICZNA SZKOŁA WOJSK LOTNICZYCH w Zamościu — za opanowanie i wdrożenie awangardowej techniki lotniczej do szkolenia personelu technicznego i latającego w lotnictwie Sił Zbrojnych PRL oraz za zasługi w rozwoju lotnictwa na Ziemi Zamojskiej.

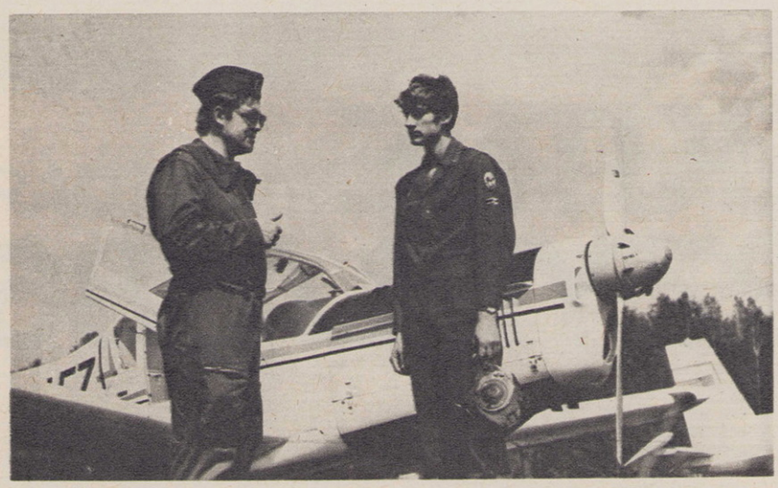
ZAKŁAD USŁUG AGROLOTNICZYCH — Oddział w Gdańsku — za inicjatywy i ofiarność załogi oraz gospodarność w rozwoju usług agrolotniczych, z okazji 20-lecia oddziału.

Zdjęcia: Maciej Gąsienica, Andrzej Pawliszewski i Lech Zielaskowski.



AEROKLUBY nr 34
86-08-24
REDAGUJE PPŁK REZ. BOLESŁAW GACZKOWSKI
PRZY WSPÓŁPRACY BIURA ZARZĄDU GŁÓWNEGO AEROKLUBU PRL

Co u was słychać?



Na obozach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego II stopnia prym wiodą maturzyści z Liceów Lotniczych w Dęblinie i Zielonej Górze.
Zdjęcie: Bernard Koszewski

W RZESZOWIE —NA PIĄTKĘ

W lipcu do Aeroklubu Rzeszowskiego przybyło siedemnastu uczniów-pilotów z Liceum Lotniczego w Dęblinie, aby szkolić się na samolotach w ramach programu LPW-II. Ich dowódcą był kpt. pil. instr. Sławomir Hubert, który już zrealizował swe młodzieńcze marzenie i życiową pasję latania, a teraz pomaga osiągnąć to innym.

Kierownictwo Aeroklubu Rzeszowskiego wraz z pracownikami wszystkich działów wyjątkowo starannie przygotowało się do przyjęcia licealistów i zapewnienia im optymalnych warunków szkoleniowych oraz socjalno-bytowych. Nic przeto dziwnego, że realizacja programu przebiegała bez zakłóceń, a na pozytywne wyniki nie trzeba było długo czekać. W czasie krótszym niż przewidywano uczniowie zaczęli latać samodzielnie na Zlinach 42M i 142.

Na moją prośbę o podanie nazwisk kilku wyróżniających się uczniów, ich dowódca odpowiedział:

— Nie mogę podać kilku nazwisk, wyróżnili się wszyscy.

Zgoda. Wyróżniamy więc całą grupę z jej dowódcą na czele. Ale na pochwałę zasługują również ci, którzy swym wysiłkiem i ofiarną pracą przyczynili się do uzyskanego w szkoleniu sukcesu: pilot instruktor Jan Pisarczyk, szef techniczny Wojciech Siwy i zastępca kierownika aeroklubu do spraw społeczno-wychowawczych Mieczysław Górak.

Oby się tacy wychowawcy i uczniowie — jak to mawiali nasi przodkowie — na kamieniu rodzili.

Ppłk BRONISŁAW ROKOSZ

SPADOCHRONY NAD TURBIĄ

Każdy przejeżdżający przez województwo tarnobrzeskie trasą z Sandomierza do Stalowej Woli nie może ominąć wsi Turbia. Cóż w niej niezwykłego? — zapyta przybysz z innego regionu kraju — wieś jakich w Polsce wiele. No tak, ale splendoru Turbi dodaje sąsiedztwo Aeroklubu Stalowowolskiego. Już z szosy widać przejawy działalności lotniczej. Nad dachami i koronami drzew dostrzec można szybowce i samoloty oraz kolorowe czasze spadochronów. To szkolą się młodzi i trenują starsi spadochroniarze.

Na skoszarowanym obozie spadochronowym zorganizowanym przy wydatnej pomocy Zarządu Wojewódzkiego ZSMP w Tarnobrzegu i Komendy Tarnobrzeskiej Chorągwi ZHP szkoli się około 50 skoczków, a wśród nich 18 uczniów Liceum Lotniczego z Zielonej Góry. Opiekunem grupy jest kapitan wojsk lotniczych Andrzej Maciejewski, delegowany z jednostki wojskowej, która sprawuje patronat nad naszym aeroklubem. Obecność na sportowym lotnisku oficera w stalowym mundurze i jego wzorowa postawa dobrze wpływają na szkolącą się młodzież. Każdy chce się pokazać z jak najlepszej strony.

Wśród uczestników obozu jest również duża grupa skoczków, którzy po raz pierwszy w życiu mieli okazję wykazać swą odwagę wykonaniem skoku. Ze strachem było różnie. Jedni byli ciekawi jak to będzie, inni w milczeniu i powadze (może i trochę w strachu) oczekiwali na swoją kolejkę. A kiedy już zasiedli w samolocie, ci odważni i ci poważni wydawali się być podobni do siebie. Jednakowo skupieni przypominali sobie uwagi kierownika aeroklubu i zarazem instruktora spadochronowego Waldemara Lekana, jak należy zachować się w samolocie i w czasie skoku, a jak w sytuacjach awaryjnych. Każdy z nich myślał tylko o jednym: żeby tylko otworzył się spadochron. Ale zaufanie do instruktora, który skrupulatnie uczył ich teorii i układania spadochronu, było bezgraniczne. Wszyscy swe pierwsze skoki wykonali bezpiecznie.

Ale to jeszcze nie koniec lotniczej przygody. Czekało ich bowiem laszowanie. Jest to spore przeżycie zważywszy, iż polega ono na uderzeniu ręką w dowolnie wybrany przez laszującego pośladek. Ojcowskie klapsy są tu niczym w porównaniu z uderzeniami kilkudziesięciu starszych kolegów. Ten dzień pamięta się dość długo, przynajmniej do czasu, kiedy już można wygodnie usiąść.

Z grupy 18 licealistów każdy musiał wykonać minimum pięć skoków. Kilka osób wyraziło chęć dalszego szkolenia. Zdobędą więc brązową odznakę skoczka spadochronowego.

Równolegle z młodymi szkolą się starsi, bardziej doświadczeni koledzy. Niejeden z nich marzy o skokach na spadochronie szybującym, tak zwanym latającym skrzydle. Na takim sprzęcie można precyzyjnie wylądować w środku koła i dotknąć stopą krążka o średnicy 5 centymetrów. Zdaniem Waldemara Lekana, w grupie tej są bardzo zdolni skoczkowie: Jacek Woźniak, Przemysław Wiatr, Krzysztof Kusy i Dariusz Bielecki. Wyróżnić wypada również Adama Nieckarza i Mirosława Kołodzieja.

Nasi spadochroniarze pierwsze skoki w tym roku wykonali 28 kwietnia. W końcu lipca ich łączne konto wyniosło ponad 1300 skoków.

Instr. pil. WALDEMAR MADEJ

SZCZĘŚLIWA TRZYNASTKA

Tadeusz Silski, zastępca kierownika Aeroklubu Elbląskiego do spraw społeczno-wychowawczych poinformował nas, iż trzynastu uczniów, absolwentów drugiej klasy Liceum Lotniczego z Zielonej Góry zdobyło III klasę pilota szybowcowego. Mimo iż chłopcy przyjechali do Elbląga bez przygotowania teoretycznego, aeroklub uczynił wszystko, aby w przewidzianym czasie wyszkolić ich w pełnym zakresie programu LPW-I. Duża w tym zasługa instruktorów: Jacentego Zycha, Witolda Nowakowskiego i Mariana Kłosa, którzy nie oszczędzając się, wykorzystywali na szkolenie każdą godzinę dobrej pogody. W dwóch tygodniach spędzili z uczniami w powietrzu 130 godzin.

Instruktorzy dobrze ocenili predyspozycje uczniów do latania na szybowcach, co oznacza uczynienie przez tych ostatnich pierwszego kroku na drodze do zawodu pilota wojskowego. Trzech uczniów: Wojciecha Kwaśnego, Cezarego Poniesińskiego i Dariusza Burdacha wyróżniono dyplomami za aktywność, należytą postawę i wyniki w szkoleniu.

Pierwszy z wyróżnionych był przewodniczącym rady kultury na obozie i z tej funkcji również wywiązał się należycie, bowiem młodzież zwiedziła Frombork, dawny obóz hitlerowski w Sztutowie, była nad morzem oraz kilkakrotnie na dyskotece i w kinie.

Do ciekawszych wydarzeń w czasie turnusu należała wizyta na lotnisku i w klubie grupy młodzieży z NRD. A potem była rewizyta. Osobiste kontakty i zawarte wówczas przyjaźnie będą miłym wspomnieniem lotniczego lata.

(ZJK)

DO SZKÓŁ WOJSKOWYCH

Aeroklub Gdański prowadzi werbunek do szkół wojskowych w dwóch środowiskach: wśród swoich członków oraz wśród młodzieży niezrzeszonej. Na członków aeroklubu oddziałujemy przez rozmowy indywidualne, organizowanie wycieczek na lotnisko wojskowe oraz poprzez własny punkt informacyjny o szkołach oficerskich. Wydajemy również gazetki o tematyce wojskowej. W tym roku jeden wyszkolony przez nas pilot sportowy z nalotem 400 godzin na szybowcach i 40 godzin na samolotach wyraził chęć wstąpienia do WOSL w Dęblinie.

Na szerokie rzesze młodzieży oddziałujemy drogą spotkań w szkołach, w których uczestniczą piloci z Aeroklubu Gdańskiego i z patronackiej jednostki lotniczej. Duży zasięg propagandowy mają organizowane przez nas co roku dwie duże imprezy pokazowe — otwarcie sezonu w maju i święto lotnictwa w sierpniu. Zawsze gromadzą one masę zainteresowanej młodzieży. Podczas tegorocznego otwarcia sezonu 18 maja, połączonego z pokazami techniki lotniczej, w tym wojskowej, nasi spadochroniarze rozrzucili otrzymane z WKU ulotki, propagujące szkoły wojskowe.

PIOTR BUTOWSKI

Nasz kalendarz

24—30 SIERPNIA

1893-08-25. Warszawianka Janina Mey wykonała, jako pierwsza Polka, skok ze spadochronem.

1957-08-25. Pelagia Majewska, jako druga Polka i trzecia kobieta na świecie, zdobyła złotą odznakę szybowcową z trzema diamentami.

1946-08-26—27. W Bielsku odbyły się VIII z kolei, a pierwsze po wojnie Krajowe Zawody Samolotowe.

1926-08-26—09-25. Por. pil. Bolesław Orliński wraz z mechanikiem sierż. Leonardem Kubiakiem dokonał na samolocie Breguet XIX B2 przelotu rajdowego z Warszawy do Tokio i z powrotem (22 600 km).

1923-08-28—09-13. Na terenie Czarnej Góry pod Białką koło Nowego Targu odbył się I Polski Konkurs Płatowców Bezsilnikowych z udziałem 10 pilotów i 9 szybowców.

PIONIER DOLNOŚLĄSKI

Andrzej Drewnowski, mechanik lotniczy Aeroklubu Jeleniogórskiego, ma pełne prawo uważać się za pioniera polskiego lotnictwa sportowego na Ziemiach Zachodnich. Przyjechał na Dolny Śląsk już 3 sierpnia 1945, kiedy jeszcze nie ostygły ślady po przepędzonych stamtąd hitlerowskich wojskach. Wszędzie było widać zniszczenia, dewastacja nie ominęła latających aparatów i urządzeń lotniskowych. A przecież po to przybył na te odzyskane ziemie z rekomendacją inspektora Departamentu Lotnictwa Cywilnego Romualda Flacha w kieszeni, aby ratować szybowce i samoloty, uczynić sprawnym lotnisko w jeleniogórskiej kotlinie.

Najpierw, jeszcze w lipcu, dotarł do miasta Biała, tego samego, które pięć lat potem, połączywszy się z Bielskiem, było już symbolem polskiej szybowcowej myśli konstruktorskiej. Tu zdobył pierwsze kwalifikacje lotnicze, niezbędne byłemu warszawskiemu kelnerowi z okupacyjnego przypadku do wyszukiwania poukrywanego po różnych zakamarkach sprzętu lotniczego. A było tego dużo: szybowce, materiały konstrukcyjne i budowlane, przyrządy pokładowe i narzędzia — wszystko poupychane po wsiach, w różnych stodołach i szopach.

Tymczasem rozpoczął urzędowanie Dolnośląski Inspektorat Lotnictwa Sportowego, zaczęła funkcjonować szkoła szybowcowa, do której ze wszystkich niemal krańców Polski przybywali pierwsi uczniowie. Dziś pan Andrzej już nie pamięta jak się nazywał pierwszy wyszkolony w Jeleniej Górze czy w Jeżowie szybownik. Jest jednak przekonany, iż jednymi z pierwszych byli Feliks Jankowski, Stanisław Skrzydlewski, Andrzej Abłamowicz i cała plejada późniejszych gwiazd polskiego lotnictwa. Przyjeżdżali tu również Tadeusz Góra i Tadeusz Litwiński.

Spośród instruktorów i organizatorów jeleniogórskiego lotnictwa utkwiły Drewnowskiemu w pamięci nazwiska pierwszych kierowników i nauczycieli pilotażu: Rudolfa Radwańskiego, Władysława Dziergasa, Romana Wiejskiego, Alfreda Rybaka, Krywulta... Na szybowcach zaczął latać również bohater tego wspomnienia.

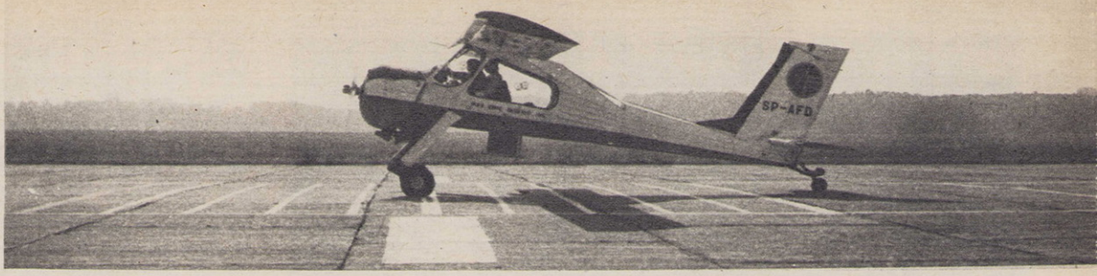
A potem był kurs pilotażu samolotowego w Ligotce Dolnej. Tam pan Andrzej szkolił się z takimi osobistościami jak Irena Kaniewska, Ryszard Witkowski i Władysław Gawlik. Był już rok 1946. Dolnośląskie lotnictwo rozwijało się pełną parą, aż z niejasnych dla Drewnowskiego przyczyn w 1950 Aeroklub Jeleniogórski uległ rozwiązaniu. Reaktywowano go w 1956, a rok później rozpoczęto szkolenie. Gdy wszystko się jakoś unormowało, pan Andrzej przypomniał sobie obietnicę władz, daną mu jeszcze w Warszawie: najpierw pojedziecie na Ziemie Zachodnie uruchamiać lotnictwo, a potem wrócicie, aby się uczyć.

Nie wrócił. Na trwałe związał się z Jelenią Górą, jej lotniskiem, szybowcową górą i zakładami szybowcowymi. Tu się ożenił i stąd wywodzi się trójka jego dzieci. Z każdym rokiem doskonalił swe kwalifikacje techniczne, do dziś pozostał wierny zawodowi mechanika.

Za czterdzieści jeden lat pracy dla lotnictwa był wyróżniany i nagradzany. Otrzymał Złoty Krzyż Zasługi i odznakę Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego. Mimo 61 lat jest dziarski i chętny do pracy.

BOLESŁAW GACZKOWSKI
Zdjęcia: B. Koszewski

PRÓBA GENERALNA



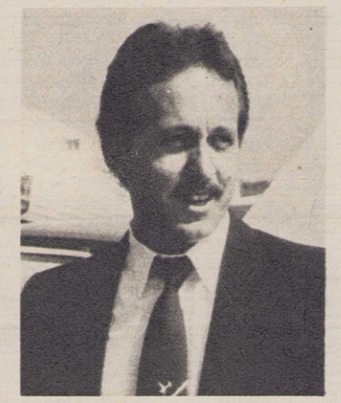
Próbą generalną przed mistrzostwami Europy w Łodzi — dla organizatorów i reprezentantów Polski — były IV Ogólnopolskie Zawody Samolotowe w Lataniu Precyzyjnym, zorganizowane tradycyjnie przez Aeroklub Łódzki. Oprócz członków kadry narodowej startowali także inni, liczni piloci. Łącznie było ich 32 z 15 aeroklubów regionalnych. Impreza, mająca rangę II ligi, była jednocześnie jedną z eliminacji do mistrzostw Polski (I liga). Zawody, jak na generalną próbę przystało, rozegrano według regulaminu mistrzostw Europy. Nowością dla niektórych zawodników, zwłaszcza tych bez obycia międzynarodowego, była wymienność znaków na punktach kontroli czasu oraz różna numeracja zdjęć, jakie zawodnicy otrzymali tuż przed startem.

Latano na samolotach PZL 104 Wilga. Rozegrano trzy konkurencje nawigacyjne. Po pierwszej konkurencji odbyły się dodatkowo dwie próby lądowania — normalna i znad bramki, a po drugiej — dwa lądowania znad bramki.

Konkurencję pierwszą wygrał niespodziewanie najmłodszy z braci Wieczorków, Krzysztof przed Michalskim i starszym bratem Wacławem. Ci trzej zawodnicy oraz Walaszczyk mieli pełne rozpoznanie (11 znaków, 6 obiektów).

W drugiej konkurencji wielką klasę zademonstrował mistrza świata Nycz, który jako jedyny przeleciał trasę idealnie w czasie i lądował na linii centralnej, a że miał również bardzo dobre rozpoznanie, wygrał bezapelacyjnie. Drugie miejsce zajął doświadczony Świadek, a trzecie ponownie Wacław Wieczorek. Po dwóch konkurencjach prowadził Nycz przed Świadkiem i średnim z trzech braci Wieczorków, Wacławem. Sensacją konkurencji był błąd w obliczeniach drugiego wicemistrza świata Darochy, co zepchnęło go na dalekie miejsce w zawodach.

Trzecia konkurencja to popis Chrząszcza. Na drugim miejscu był jednak Nycz, a na trzecim — Wacław Wieczorek. Chrząszcz i W. Wieczorek mieli w tej konkurencji pełne rozpoznanie (po 12 znaków i po 6 obiektów).



Zwycięzca IV Ogólnopolskich Zawodów Samolotowych w Lataniu Precyzyjnym — Wacław Nycz oraz Wilga podczas precyzyjnego lądowania — na linii centralnej — na lotnisku Aeroklubu Łódzkiego. Zdjęcia: Henryk Kucharski

Po zawodach w Łodzi trener kadry narodowej Andrzej Osowski zaproponował skład reprezentacji Polski na mistrzostwa Europy, biorąc jednak pod uwagę cały cykl przygotowań do tej imprezy. Wcześniej zakwalifikowany został do reprezentacji Krzysztof Lenartowicz, były mistrz świata i dwukrotny mistrz Europy, który w zawodach łódzkich nie startował. Spośród reprezentantów największe wrażenie w próbie generalnej zrobił Wacław Nycz. Latał równo, pewnie i z wielką precyzją. Dobrze zaprezentowali się kolejni reprezentanci, Witold Świadek i Marian Wieczorek, którzy jednak dali się wyprzedzić Wacławowi Wieczorkowi, Zbigniewowi Chrząszczowi i Ryszardowi Michalskiemu. Janusz Darocha próbę generalną w Łodzi musi zaliczyć do wyjątkowo nieudanych. Oprócz Nycza w łódzkich zawodach największe wrażenie, wręcz furorę zrobili trzej bracia Wieczorkowie, w komplecie plasując się w czołowej dziesiątce. Miejsce w dziesiątce jest także sporym sukcesem mniej dotąd znanego Janusza Walaszczyka.

Zawody przebiegły sprawnie. Poziom sportowy — wysoki. Liczna obsada świadczy, że impreza cieszy się dużym, i co najważniejsze zasłużonym uznaniem zawodników z całego kraju. Jest bardzo wartościową próbą sił dla czołówki krajowej i jej bezpośredniego zaplecza. W br. stała się dodatkowo wymagającą próbą generalną dla reprezentantów Polski na mistrzostwa Europy w Łodzi.

HEK

IV OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY SAMOLOTOWE W LATANIU PRECYZYJNYM
Łódź ● 1986-07-16–20

Miejsce	Pilot (Aeroklub)	Punkty
1.	Wacław Nycz (Rzeszów)	56,4
2.	Wacław Wieczorek (Kraków)	63,8
3.	Zbigniew Chrząszcz (Wrocław)	78,0
4.	Ryszard Michalski (Łódź)	80,6
5.	Witold Świadek (Rzeszów)	87,0
6.	Marian Wieczorek (Kraków)	89,8
7.	Włodzimierz Skalik (Częstochowa)	108,9
8.	Andrzej Marszałek (Rzeszów)	125,4
9.	Krzysztof Wieczorek (Kraków)	125,7
10.	Janusz Walaszczyk (Kraków)	138,2
11.	Piotr Koper (Dęblin)	153,8
12.	Dariusz Jaworski (Częstochowa)	163,4
13.	Tadeusz Jakubiec (Mielec)	169,4
14.	Janusz Darocha (Częstochowa)	193,9
15.	Dariusz Kubicki (Bydgoszcz)	194,7
16.	Aleksander Golińczak (Wrocław	199,4
17.	Paweł Baranowski (Łódź)	213,8
18.	Roman Karbolewski (Ostrów)	230,3
19.	Andrzej Nowak (Częstochowa)	233,5
20.	Henryk Sroka (Ostrów)	240,3
21.	Sławomir Nowak (Opole)	255,7
22.	Mirosław Gajewski (Kielce)	283,6
23.	Marek Kachaniak (Rzeszów)	292,5
24.	Witold Seroka (Poznań)	299,4
25.	Mieczysław Bagrowski (Bydgoszcz)	309,8
26.	Lech Szutowski (Poznań)	344,8
27.	Arkadiusz Bajura (Bielsko-Biała)	351,9
28.	Henryk Sosnowski (Białystok)	364,3
29.	Krzysztof Kowalkowski (Zielona Góra)	407,4
30.	Stanisław Nowicki (Częstochowa)	451,2
31.	Ryszard Jaszczyński (Rzeszów)	538,1
32.	Władysław Urbuś (Łódź)	–

NOWY Su

Latem ubiegłego roku, w 10. rocznicę śmierci jednego z najsławniejszych konstruktorów lotniczych świata Pawła O. Suchoja, telewizja radziecka nadała film dokumentalny o jego życiu i działalności. Pokazano w nim wiele unikalnych kadrów, a wśród nich ok. dziesięciosekundowe ujęcie z prób nowego samolotu myśliwskiego. Przedstawiony został jego start i krótki lot.

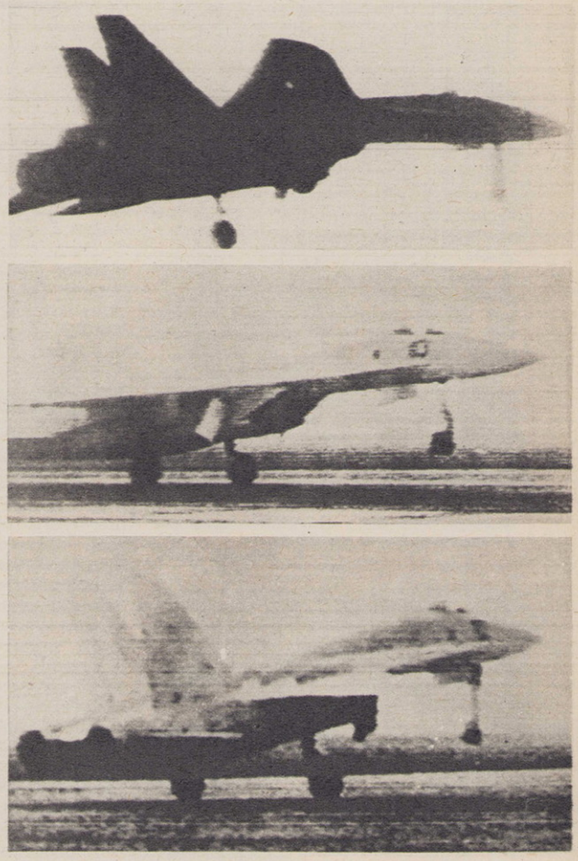
Jest to myśliwiec służący do zdobycia panowania w powietrzu, mający masę ok. 30 Mg, dysponujący dużym zasięgiem, prędkością i zwrotnością. Należy on do nowej generacji radzieckich samolotów bojowych. Nowy Su ma oryginalny kształt. Wysoko położone ostrołukowe skrzydła mają po dwie prowadnice aerodynamiczne na górnych powierzchniach oraz długie napływy ciągnące się aż do kabiny pilota. Poprawiają one znacznie charakterystyki startu i lądowania oraz własności manewrowe. Skrzydła bez urządzeń hipernośnych. Usterzenie pionowe jest zdwojone, jak w wielu współczesnych samolotach myśliwskich świata, poczynając od MiG-25. Jest ono wysunięte do przodu i ma niewielki skos. W układzie samolotu zastosowano regułę pól. Kadłub otrzymał nietypowy kształt. Jest on mocno zwężony w środkowej części; przód opuszczono do dołu, co wraz z kroplowym kształtem osłony kabiny daje pilotowi dobrą widoczność.

Nowy samolot jest napędzany przez dwa silniki odrzutowe usytuowane w tylnej części kadłuba, mocno rozsunięte na boki. Prostokątne skośne wloty powietrza są regulowane, znajdują się pod skrzydłami.

Podwozie samolotu jest bardzo smukłe i wysokie dla uzyskania dużego kąta natarcia przy starcie oraz odsunięcia nisko umieszczonych wlotów powietrza od powierzchni lotniska. Na bokach wlotów powietrza, pod skrzydłami znajdują się hamulce aerodynamiczne. Funkcję hamulców aerodynamicznych mogą też spełniać osłony podwozia głównego. Pod względem aerodynamicznym samolot dostosowany jest do wykonywania długotrwałych lotów z prędkością naddźwiękową oraz do prowadzenia manewrowej walki powietrznej. Egzemplarz przedstawiony w telewizji radzieckiej nie niósł żadnego uzbrojenia, był malowany w nieregularne jasne zielono-szare plamy.

Prasa zachodnia oznacza ten samolot kolejnym numerem w rodzinie samolotów Suchoja — Su-27. W ostatnim roczniku „Jane's All the Worlds Aircraft" Su-27 jest opisany jako „naddźwiękowy myśliwiec do zdobycia przewagi w powietrzu, mogący działać w każdych warunkach atmosferycznych, z systemami uzbrojenia przeznaczonymi do niszczenia niskolecących celów na tle ziemi". Może on również atakować cele naziemne. Raport amerykańskiego Departamentu Obrony z 1984 informuje ponadto, że „jego potężny impulsowy radar dopplerowski i silne uzbrojenie tworzą z Su-27 doskonały środek do zwalczania niskolecących celów i rakiet Cruise, szczególnie w połączeniu z nowym radzieckim systemem AWACS, stworzonym na bazie samolotu transportowego Ił-76". Prędkość kątowa Su-27 w zakręcie ustalonym ($M = 0,9$, wysokość 5000 m) oceniana jest na $17°\cdot s^{-1}$, zaś chwilowa na $23°\cdot s^{-1}$. Za zachodni odpowiednik Su-27 uważa się samolot F-15 Eagle.

PIOTR BUTOWSKI



POLSKIE LOTNICTWO WOJSKOWE

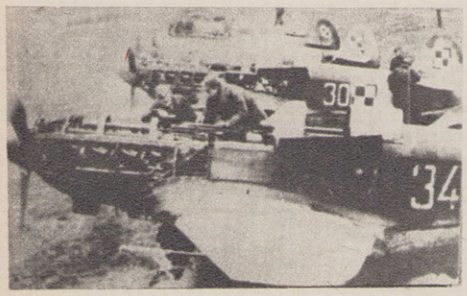
Powstanie ludowego Lotnictwa Polskiego, jego organizacja oraz działania bojowe w minionej wojnie na froncie wschodnim są jedną z najpiękniejszych kart w dziejach naszych ludowych sił zbrojnych. Weszło ono do działań bojowych w końcowym okresie II wojny światowej. Działając na szlaku bojowym 1 Armii WP brało aktywny i skuteczny udział w walkach o wyzwolenie kraju spod okupacji hitlerowskiej. Oddziały i związki taktyczne ludowego Lotnictwa Polskiego wniosły istotny wkład w dzieło zwycięstwa nad faszyzmem niemieckim, gromiąc wojska hitlerowskie na przestrzeni od Wisły do Łaby i biorąc w ten sposób sprawiedliwy odwet za zbrodnie popełnione w Polsce przez Luftwaffe we wrześniu 1939. Na każdym etapie trudnych i ciężkich walk prowadzonych nad Warką, Warszawą, Wałem Pomorskim, Kołobrzegiem, nad Bałtykiem, Odrą i Berlinem ludowe Lotnictwo Polskie z honorem wypełniało każde postawione mu zadanie.

Pierwsza regularna jednostka lotnicza — 1 Samodzielna Eskadra Lotnictwa Myśliwskiego — została sformowana na terytorium ZSRR w lipcu 1943. U źródeł narodzin tej eskadry legła decyzja Związku Patriotów Polskich o utworzeniu, jeszcze w czasie formowania 1 DP im. Tadeusza Kościuszki, również jednostki lotniczej, zalążka niezbędnego elementu współczesnych sił zbrojnych.

Ta dalekowzroczna myśl komunistów polskich, poparta przyjazną, wszechstronną pomocą Związku Radzieckiego, zapoczątkowała powstanie nowych, ludowych — ze względu na społeczno-polityczny i ideowy charakter — polskich jednostek lotniczych. 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa", 2 Pułk Nocnych Bombowców „Kraków", a następnie 4 Mieszana Dywizja Lotnicza, dywizje 1 Mieszanego Korpusu Lotniczego oraz inne jednostki lotnicze weszły organizacyjnie w skład polskich ludowych sił zbrojnych i razem z nimi, ramię w ramię z Armią Radziecką, brały udział w walkach.

Szczególne znaczenie w historii ludowego Wojska Polskiego zajmuje 23 sierpnia 1944, dzień wejścia do walki polskich jednostek lotniczych na froncie wschodnim, dźwigającym na sobie główny ciężar zmagań z hitleryzmem. Ten historyczny dzień — lotnicze Lenino — otworzył nowy etap w dziejach polskich skrzydeł. Lotnicy polscy obwieścili całemu światu, że są również na froncie wschodnim. Odtąd młode lotnictwo Polski Ludowej rozpoczęło swój pełen chwały szlak bojowy.

Należy podkreślić, że już na początku 1945 lotnictwo ludowego Wojska Polskiego liczyło 17 pułków lotniczych (w tym 12 bojowych) i 5 samodzielnych eskadr, wyposażone było w 751 samolotów różnych typów, w tym w pułkach bojowych ponad 500, a pozostałe w jednostkach pomocniczych, specjalnych i szkolnych. W chwili zakończenia wojny w Wojskach Lotniczych służyło 16 850 żołnierzy.



Obsługa techniczna samolotów Jak-9 ludowego lotnictwa polskiego.
Zdjęcie: WAF

W pierwszych latach powojennych (1945—1947) nastąpiła w polskim lotnictwie wojskowym reorganizacja związana z przejściem całości ludowego Wojska Polskiego na stopę pokojową. Jednocześnie przystąpiono do odbudowy lotnictwa cywilnego i krajowego przemysłu lotniczego. Zmiany organizacyjne i osobowe w lotnictwie przebiegały w ścisłym związku z demobilizacją żołnierzy i rozformowywaniem wielu oddziałów i związków taktycznych wojsk lądowych. Rozformowano dowództwo korpusu (1 Mieszanego Korpusu Lotniczego), dowództwa dywizji (4 Mieszanej Dywizji Lotniczej, 1 Dywizji Lotnictwa Bombowego, 2 Dywizji Lotnictwa Szturmowego, 3 Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego), rejon baz lotniczych (7) i inne jednostki lotnicze. Na początku grudnia 1947 w Wojskach Lotniczych służyło 8270 żołnierzy, czyli ich stan liczebny zmniejszył się o ponad 50% w porównaniu ze stanem z 1945. Pod koniec lat czterdziestych Wojska Lotnicze składały się z siedmiu pułków bojowych (1, 2 i 3 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego, 4, 5 i 6 Pułku Lotnictwa Szturmowego oraz 7 Pułku Lotnictwa Bombowego), jednego pułku specjalnego oraz dwóch szkół lotniczych: Oficerskiej Szkoły Lotniczej i Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych. Ponadto w skład lotnictwa wojskowego wchodziły: batalion łączności, trzy warsztaty remontowe, dwie centralne składnice (amunicji i materiałów technicznych), inżynieryjna kompania budowy lotnisk i Centralny Instytut Badań Lekarskich.

W latach 1948—1949 dokonano pierwszej, wszechstronnej modernizacji sprzętu lotniczego, jednocześnie wprowadzono nowe urządzenia radiolokacyjne, łączności i radionawigacji. Do lotnictwa myśliwskiego wprowadzono na skalę masową samoloty Jak-9 (w różnych wersjach), w lotnictwie szturmowym samoloty Ił-2 zastąpiono nowocześniejszymi Ił-10, a w lotnictwie bombowym w miejsce Pe-2 wprowadzono samolotu Tu-2. 1 września 1949 w jednostkach lotniczych było 170 samolotów Jak-9 i 40 Ił-10. Radziecki sprzęt lotniczy otrzymany bezpośrednio po wojnie reprezentował ostatnią generację samolotów tłokowych i przetrwał w jednostkach i szkołach lotniczych do połowy lat pięćdziesiątych.

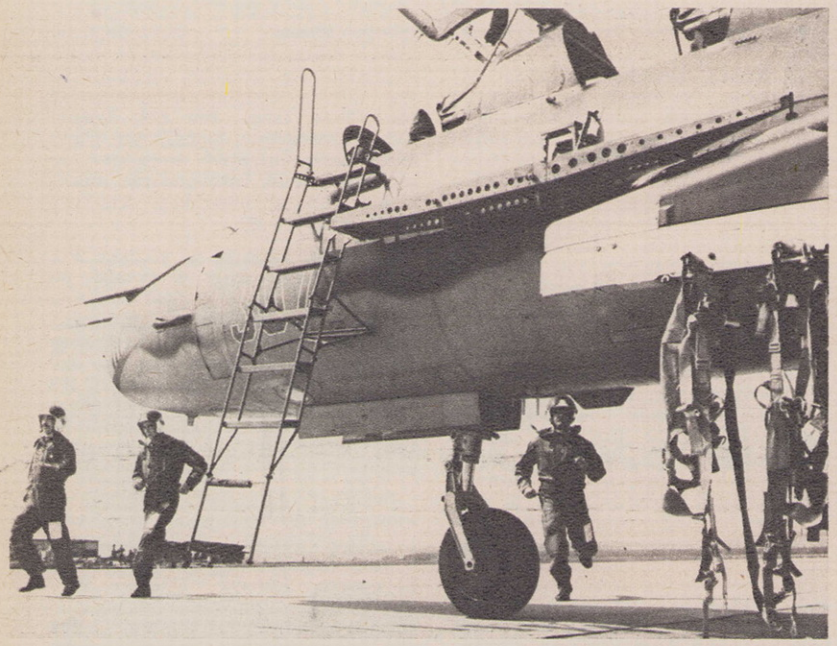
W ramach sześcioletniego planu rozbudowy gospodarki narodowej opracowano plany rozwoju ilościowego i jakościowego Wojsk Lotniczych. Wiosną 1951 przystąpiono do ich szybkiej realizacji. W oparciu o dostawy radzieckie, jednostki lotnictwa polskiego zostały wyposażone w nowoczesne samoloty odrzutowe, co w decydującej mierze wpłynęło na wzrost gotowości bojowej Wojsk Lotniczych. Pierwsze samoloty o napędzie odrzutowym pojawiły się w Polsce już w 1950. Były to radzieckie Jak-17 i ich dwumiejscowa wersja szkolno-bojowa Jak-17W (zwana popularnie Agatą). Wiosną 1951 lotnictwo otrzymało samoloty myśliwskie Jak-23, a w połowie tegoż roku samoloty MiG-15 o całkowicie nowej konstrukcji. W 1953 wprowadzono do jednostek doskonałe, jak na ówczesne lata, samoloty myśliwskie MiG-15bis. W 1952 w samoloty odrzutowe typu Ił-28 zaczęto wyposażać lotnictwo bombowe. Wojskowe lotnictwo transportowe otrzymało w 1950 samoloty typu Ił-12, a w 1955 pierwsze samoloty Ił-14 charakteryzujące się dużym udźwigiem ładunku i wyższymi, w porównaniu z dotychczasowymi samolotami transportowymi, walorami taktyczno-technicznymi. W końcu 1953 wprowadzono do lotnictwa pierwsze radzieckie Mi-1. Wyposażenie lotnictwa w sprzęt odrzutowy spowodowało zwiększenie bazy naziemnej, zwłaszcza rozbudowę nowoczesnej sieci lotniskowej, hangarów, magazynów, pomieszczeń dla personelu latającego i technicznego oraz wielu innych urządzeń.

W 1952 polski przemysł lotniczy podjął seryjną produkcję myśliwskich samolotów odrzutowych na licencji radzieckiej: Lim-1 (licencja MiG-15), w 1954 Lim-2 (MiG-17bis), w 1956 Lim-5 (MiG-17). Polskie lotnictwo wojskowe mogło więc być systematycznie uzupełniane samolotami o najnowszych parametrach. W latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych Wojska Lotnicze otrzymały od polskiego przemysłu lotniczego kilkaset Junaków 2 i 3, Biesów (TS-8) i Limów-1, 2, 5 i 6, dużą liczbę Iskier (TS-11), An-2, Jak-12 oraz śmigłowców SM-1, SM-2 i Mi-2. Zaspokoiło to niemal całkowicie zapotrzebowanie szkolnictwa lotniczego na samoloty szkolne i szkolno-treningowe. Do końca 1954 w Wojskach Lotniczych nastąpił 4,5-krotny wzrost liczby samolotów w porównaniu z 1949, co spowodowane było zaostrzającą się sytuacją międzynarodową (wojna w Korei). W tym czasie 60% tych samolotów miało napęd odrzutowy. Utworzono taktyczne związki lotnicze poszczególnych rodzajów lotnictwa.

Jakościowy rozwój środków walki postawił w połowie lat pięćdziesiątych przed lotnictwem problem dostosowania koncepcji operacyjnych, organizacji i szkolenia lotniczego do nowych zadań w zakresie obrony kraju w zaistniałym zagrożeniu atomowym. Rozwiązanie tych problemów powierzono utworzonemu w 1954 Dowództwu Wojsk Lotniczych i Obrony Przeciwlotniczej Obszaru Kraju. Kierowało ono przede wszystkim dalszym przezbrajaniem lotnictwa, uwzględniającym perspektywy jego rozwoju w ścisłym powiązaniu z rozwojem rodzimego przemysłu lotniczego.

Stosownie do oceny zagrożenia i zadań Wojsk Lotniczych i Obrony Przeciwlotniczej Obszaru Kraju

DOKOŃCZENIE NA STR. 10



PILOCI SAMOLOTÓW MYŚLIWSKO-BOMBOWYCH

Współczesne samoloty wojskowe są jak elektroniczne laboratoria, wyposażone m.in. w maszyny cyfrowe umożliwiające pilotom bezbłędne wyjście na odległe cele, przechwycenie i precyzyjne niszczenie celów, wykonanie zadań bojowych z zastosowaniem nowoczesnych rozwiązań taktycznych i ogniowych. Takimi są samoloty myśliwsko-bombowe, na których latają: ppłk Bogdan Likus, ppłk Józef Obała, ppłk Wiesław Przybyłowicz i ich młodsi następcy, zbierający cenne punkty na przyszłe szlify mistrzów powietrznych szlaków: por. Marian Ostaszewski, por. Lech Czapla, por. Artur Brudner i wielu innych. Uprawiają zawód, który nie zna określenia stabilizacja. Przez cały czas służby pokonują kolejne trudności, łamią istniejące bariery, klasyfikują własne umiejętności. Ograniczony czas zmusza ich do podejmowania szybkich, rozważnych decyzji, dyscyplinuje.

– W każdym locie – mówi ppłk pil. klasy mistrzowskiej Wiesław Przybyłowicz – rozwiązujemy samodzielnie zadania i dylematy niekiedy na granicy ryzyka, zbliżone do wykonywanych, ale nie na takich samych. Nawet najprostszy lot po trasie też wymaga ciągłej rozwagi i koncentracji – dodaje pilot.

Do latania popycha ich nie tylko zawodowa rutyna, obowiązki służbowe, lecz znacznie coś więcej – zamiłowanie, pasja latania, chęć poszerzania swych predyspozycji, walka o utrzymanie się w czołówce pilotów jednostki. Wszystko to zaczęło się w chwili stawiania pierwszych kroków w chmurach i trwa nieprzerwanie.

JERZY CHOJNACKI

Zdjęcia: WAF
IRENEUSZ
SOBIESZCZUK

POLSKIE LOTNICTWO WOJSKOWE

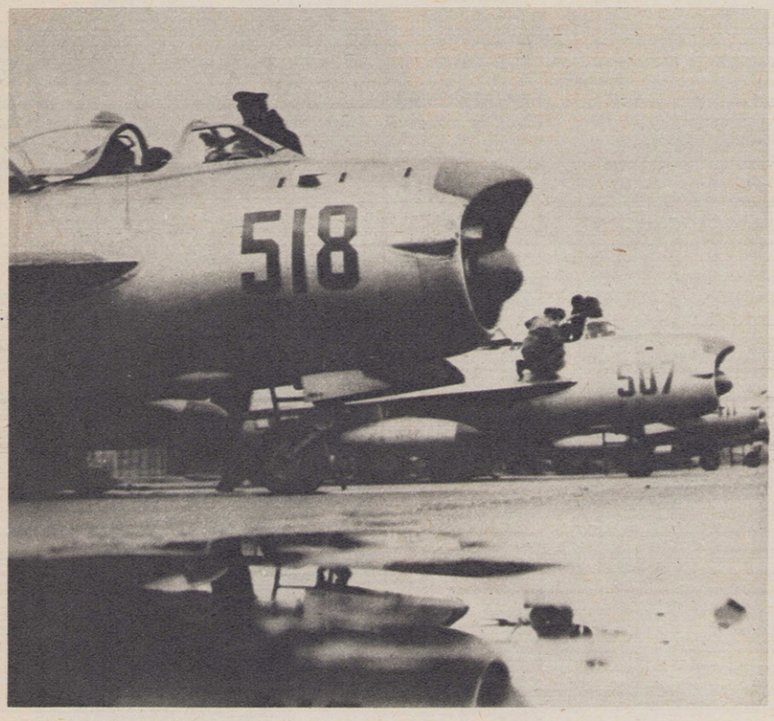
Samoloty MiG-21 w locie patrolowym.

Zdjęcie: WAF

DOKOŃCZENIE ZE STR. 8

wzrósł ich stan liczebny, zmieniły się organizacje i uzbrojenie, wzrosły ich możliwości bojowe. W 1955 wojska te stanowiły 19,2%, a w 1960 ok. 30% całości Sił Zbrojnych PRL. Jednocześnie zmianą tłokowych samolotów szturmowych Il-10 na odrzutowe Lim-2 uległo likwidacji tradycyjne lotnictwo szturmowe, którego miejsce zajęło odrzutowe lotnictwo myśliwsko-szturmowe. W lotnictwie myśliwskim podstawowym typem w tym czasie był samolot Lim-5. W 1959 do pułków lotnictwa myśliwskiego wprowadzono samolot MiG-19, pierwszy w polskim potnictwie samolot przekraczający prędkość dźwięku.

państwa. W 1962 Wojska Obrony Powietrznej Kraju uzyskały rangę samodzielnego rodzaju sił zbrojnych. Samodzielnym rodzajem sił zbrojnych zostało również lotnictwo operacyjne, przeznaczone do działań na froncie zewnętrznym. Na początku lat sześćdziesiątych lotnictwo myśliwskie otrzymało naddźwiękowe samoloty MiG-21, co zdecydowanie zwiększyło jego możliwości bojowe. Od 1963 zorganizowano lotnictwo wojsk lądowych, które w tym czasie miało jeszcze ograniczony zakres zastosowania bojowego; przewidywano dla niego zadania rozpoznawcze i łącznikowe. Istotne znaczenie miało wyposażenie w 1965 lotnictwa w naddźwiękowy samolot myśliwsko-bombowy nowej generacji Su-7. Przybywało



Powyżej: odrzutowe samoloty myśliwskie Lim, produkowane w latach pięćdziesiątych na licencji radzieckiej. Z prawej strony: szkolenie na polskim samolocie TS-11 Iskra.

Zdjęcie: WAF

Lata sześćdziesiąte charakteryzowały się licznymi napięciami i konfliktami na arenie międzynarodowej: kryzys berliński w 1961, kryzys kubański w 1962, bezpośrednia interwencja zbrojna Stanów Zjednoczonych w Wietnamie od września 1965. W tej sytuacji nowej treści nabrała koncepcja obronna Polski opierająca się na jedności celów narodowych i koalicyjnych. Licząc się z tym, że głównym nosicielem broni jądrowej NATO w Europie będzie w tym okresie lotnictwo taktyczne, kontynuowano wzmacnianie obrony powietrznej

też śmigłowców: SM-1, SM-2, Mi-2, Mi-8.

Przełomowym momentem w doskonaleniu organizacji lotnictwa było zlikwidowanie nadmiernego rozproszenia i związanych z tym wielu problemów natury kompetencyjnej. W 1968 z jednostek podległych Dowództwu Lotnictwa Operacyjnego i Inspektoratowi Lotnictwa, utworzono jednolite Wojska Lotnicze, jako samodzielny rodzaj sił zbrojnych. Z kompetencji Dowództwa Wojsk Lotniczych wyłączono jednak główne problemy techniczne, powierzając je nowo utworzonemu Szefostwu Techniki Lotniczej.

W latach siedemdziesiątych dokonywano dalszych udoskonaleń organizacyjnych jednostek i organów dowodzenia na wszystkich szczeblach. Zmieniono program szkolenia, czego wyrazem było utworzenie wyższego szkolnictwa lotniczego, szkół chorążych oraz liceów lotniczych. Rozwój techniki lotniczej cechował się mniejszą dynamiką zmian ilościowych w porównaniu z istotnymi zmianami jakościowymi. W związku z zakończeniem eksploatacji samolotów Il-28 zlikwidowano tradycyjne lotnictwo bombowe. Do lotnictwa myśliwsko-bombowego wprowadzono samoloty naddźwiękowe o zmiennej geometrii skrzydła, które mogły dokonywać rozpoznania i niszczenia obiektów nieprzyjaciela w głębi operacyjnej. Śmigłowce Mi-2 uzbrojono w pociski kierowane. Zakupiono w ZSRR śmigłowce Mi-24 uzbrojone w pociski rakietowe. Także lotnictwo myśliwskie zaczęto wyposażać w samoloty drugiej generacji o zmiennej geometrii skrzydła, dysponujące możliwością zwalczania współczesnych środków napadu powietrznego nieprzyjaciela na każdej wysokości ich lotu i w każdych warunkach atmosferycznych w dzień i w nocy. W związku z wyposażeniem w doskonalszy sprzęt nastąpiło też przewartościowanie głównych zadań lotnictwa wojsk lądowych z rozpoznawczo-łącznikowych na ogniowe, przede wszystkim w zakresie zwalczania celów opancerzonych.

Wydarzeniem o historycznym znaczeniu dla lotnictwa był pierwszy lot kosmiczny w czerwcu 1978 polskiego pilota mjr. Mirosława Hermaszewskiego.

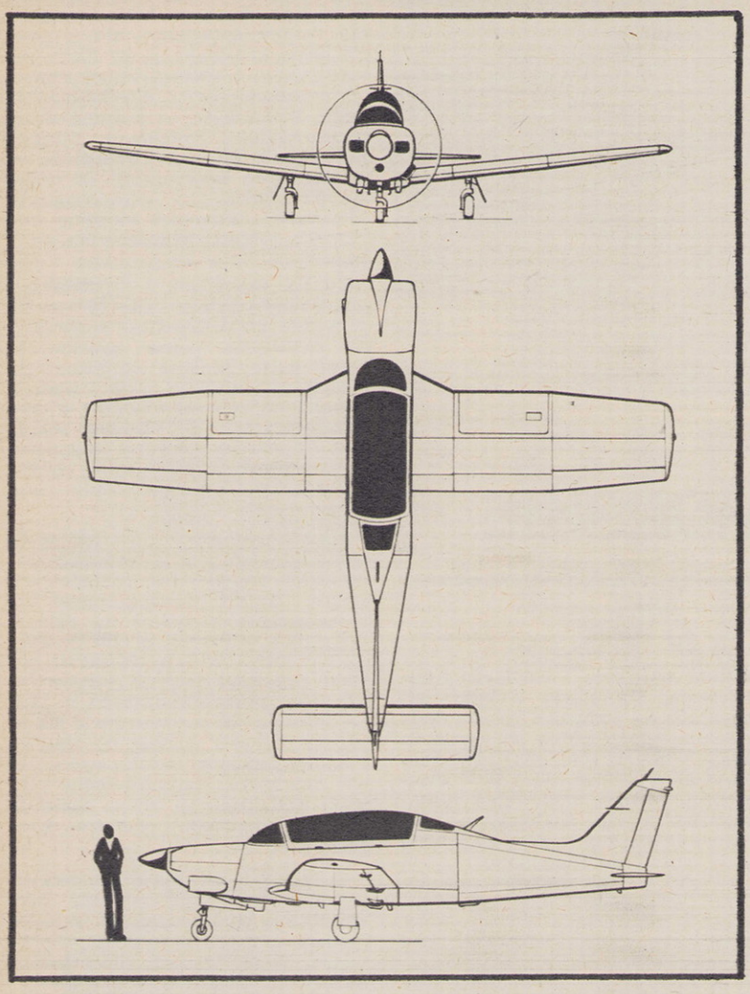
W latach siedemdziesiątych polski przemysł lotniczy dostarczył Wojskom Lotniczym samoloty szkolno-bojowe, dwumiejscowe TS-11 Iskra bis DF i Iskra bis C. Pojawiła się również jednoosobowa wersja rozpoznawczo-szturmowa TS-11 Iskra 200 BR. Lotnictwo transportowo-łącznikowe otrzymało turbośmigłowe samoloty desantowe An-26, transportowe Jak-40 i łącznikowe produkcji krajowej PZL-10 Wilga 35.

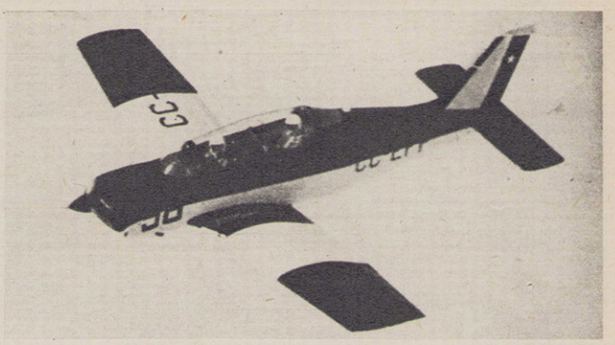
Technikę lotniczą w Wojsku Polskim cechuje stały i szybki postęp. Sprzęt lotniczy jest systematycznie uzupełniany i unowocześniany. Lotnictwo polskie jest przystosowane i przygotowane do operacji we wszystkich możliwych warunkach, dysponuje dobrym sprzętem, właściwie wyposażonymi bazami lotniczymi na terenie całego kraju.

Personel latający i techniczny lotnictwa Sił Zbrojnych PRL wielokrotnie brał udział w ćwiczeniach i manewrach Zjednoczonych Sił Zbrojnych Państw Układu Warszawskiego, wnosząc liczący się wkład w dalsze doskonalenie i rozwój sojuszniczego współdziałania. Rola lotnictwa wynika z funkcji obronnych Sił Zbrojnych PRL i jest ściśle z nimi związana.

Dotrzymanie kroku zmianom dyktowanym przez szybki rozwój nauki, techniki i sztuki operacyjnej wymagało w powojennym rozwoju polskiego lotnictwa wojskowego ogromnego wysiłku, aby nie rozminąć się ze współczesnością i dniem jutrzejszym. Sztafeta pokoleń naturalnym biegiem rzeczy, oddała w naszym lotnictwie głos ludziom młodszych generacji, dojrzewającym w nowym ustroju, ambitnym, ofiarnym i sprawnym, którzy swym rzetelnym trudem kształtowali i kształtują nadal nowe oblicze polskich skrzydeł.

CZESŁAW KRZEMIŃSKI





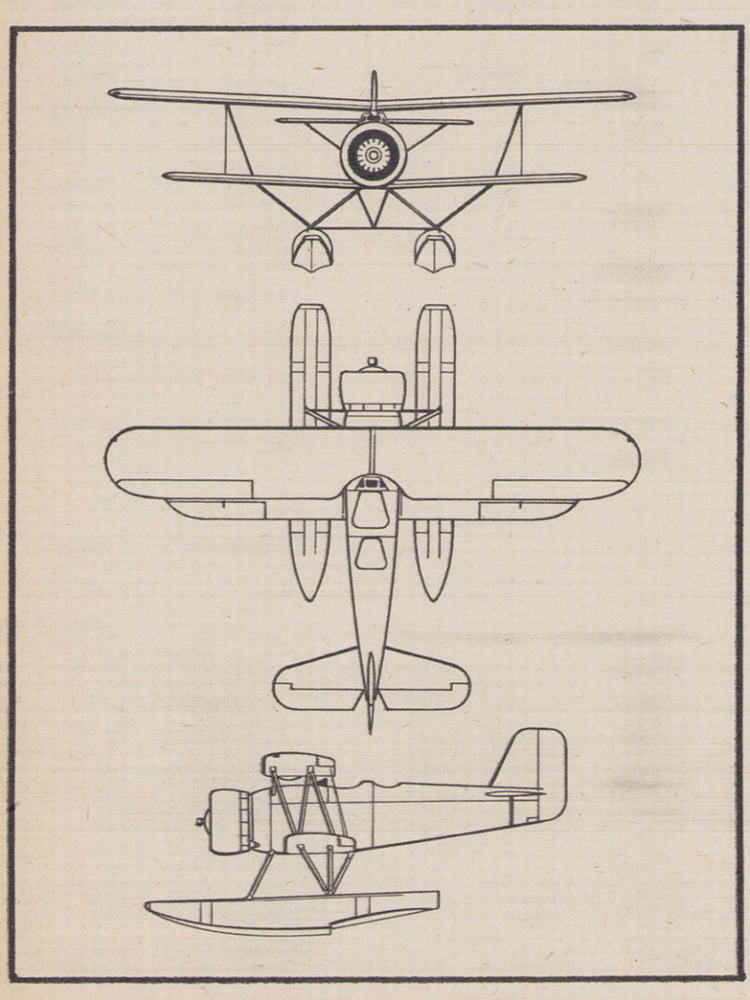
SAMOLOT TRENINGOWY ENAER T-35 PILLAN

Chilijska wytwórnia Empresa National de Aeronautica (ENAER) rozpoczęła działalność w 1980 budując lekkie samoloty dla lotnictwa wojskowego oraz dla klubów lotniczych. W celu zastąpienia samolotu Beechcraft T-34 stosowanego w Chile postanowiono zbudować samolot do podstawowego i pośredniego treningu, starając się maksymalnie obniżyć koszty jego wytwarzania oraz eksploatacji. Mając doświadczenie z montowania samolotów Piper PA-28 Dakota, nawiązano dalszą współpracę z firmą Piper i wspólnie opracowano samolot ENAER T-35 Pillan.

Jest to samolot służący do pełnej akrobacji oraz przewidziany też do treningu w lotach wg przyrządów. Opracowano go wg przepisów FAR-23 oraz standardów wojskowych, przy czym konstrukcję oparto na samolocie Piper Cherokee, wykorzystując wiele elementów z Piper PA-28 Dakota i PA-32 Saratoga. Opracowano też wersję z uproszczoną awionika ENAER T-35A oraz do lotów wg IFR T-35B. Pierwszy prototyp chilijski oblatano w 1982, tj. w rok po prototypie amerykańskim, drugi zaś w 1984.

ENAER T-35 Pillan jest 2-miejscowym wolnonośnym, metalowym dolnopłatem, z wolnonośnymi usterzeniami, z wciąganym trójkołowym podwoziem z przednim kółkiem oraz ciągnącym napędem tłokowym. Skrzydło o obrysie prostokątno-trapezowym z profilami NACA 652-415 u nasady i 652-415 zmodyfik. na końcach. Wznios 7°. Konstrukcja jednodźwigarowa z 2 integralnymi zbiornikami paliwa na 291 dm³ wraz ze szczelinowymi lotkami i klapami. Kadłub półskorupowy z limuzyną jednoczęściową otwieraną w prawo. Kabina podgrzewana i wentylowana. Napęd: silnik tłokowy 6-cylindrowy, boxer Avco Lycoming AEIO-540-HIK5 o mocy 224 kW z 3-łopatowym śmigłem Hartzell. Układ paliwowy i olejowy umożliwiają długi lot odwrócony. Samolot ma 2 węzły do zawieszania uzbrojenia strzeleckiego, bombowego lub rakietowego o masie do 113 kg. Dotychczas sprzedano 80 szt. w Chile i 40 do Hiszpanii. (K)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 8,81 m, długość — 7,97 m, wysokość — 2,34 m, pow. skrz. — 13,64 m², wydłużenie — 5,69, rozstaw kół — 3,02 m, osi — 2,09 m, średnica śmigła — 1,93 m. Masy: własna — 833 kg, max. startowa i do lądowania — 1315 kg, max. użyteczna — 482 kg, obciążenia: pow. skrz. 96,1 kg/m², mocy — 5,88 kg/kW. Osiągi: prędkości: max. poziomu — 311 km/h, przelotowa przy mocy 55—75% — 255—298 km/h, wznoszenia — 7,75 m/s, przeciągnięcia — 125 km/h i na klapach 116, pułap praktyczny — 5820 m, czas wznoszenia na 3050 m — 9 min 12s, start na wys. 15 m — 506 m, lądowanie z 15 m — 521 m, zasięg — 1269—1334 km, czas lotu — 4 h 24 min — 5 h 39 min, przeciążenia: +6, —3.



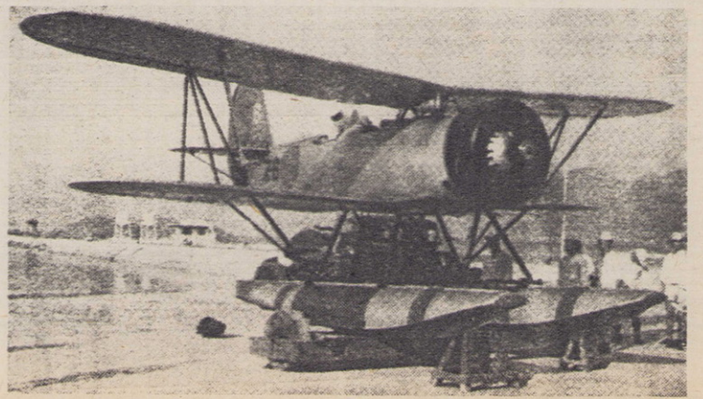
WODNOSAMOLOT WATANABE E9W1 (SLIM)

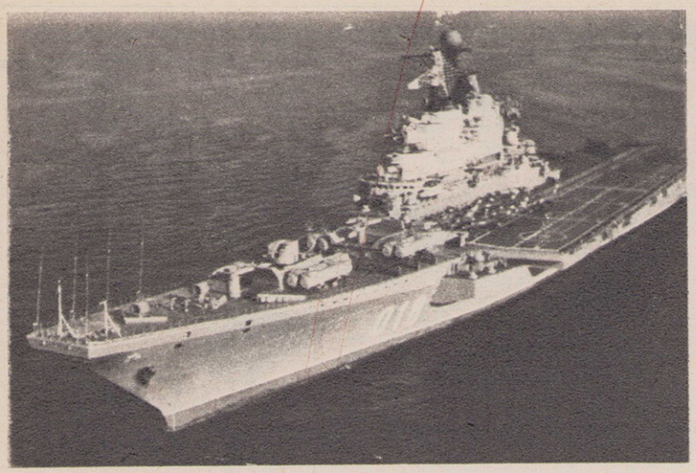
Artykuł R. Szubańskiego pt. „Bomby na USA" („Żołnierz Polski nr 26/1986) przypomniał ciekawy epizod II wojny światowej — próby atakowania z powietrza USA za pomocą samolotów startujących z japońskich okrętów podwodnych. W kolejnych odcinkach Lamusa postaramy się zapoznać czytelników z typami samolotów użytych do tej akcji. „Idea podwodnych lotniskowców — pisze R. Szubański — wyszła w Japonii ze stadium eksperymentów z chwilą skonstruowania w 1936 małego dwupłatowca Watanabe E9W, zbudowanego w liczbie 36 egzemplarzy". Istotnie E9W1 był pierwszym samolotem zaprojektowanym w celu spełnienia wymagań 9-shi na niewielki wodnosamolot zwiadowczy, który mógłby w stanie rozłożonym pomieścić się w wodoszczelnym hangarze okrętu podwodnego klasy I i startować z powierzchni morza po uprzednim montażu na pokładzie. Prototyp wykonany w zakładach Watanabe Tekkosho oblatano w lutym 1935, a po udanych próbach eksploatacyjnych na pokładzie okrętu podwodnego I-5 zatwierdzono samolot do produkcji w 1936, jako Typ 96, wodnosamolot zwiadowczy, Model 11. Wyprodukowano jeszcze 2 prototypy i 32 egzemplarze seryjne, które w 1938 zostały przydzielone do eskadr patrolowych okrętów podwodnych.

W 1937 zapadła wprawdzie decyzja zastąpienia wodnosamolotów E9W1 nowym typem Yokosuka E 14Y1, jednakże dwupłatowe Watanabe pozostały w służbie aż do połowy 1942. Głównym zadaniem zwiadowczych E9W1 była współpraca z okrętami podwodnymi operującymi na Morzu Chińskim w celu wyszukiwania i zwalczania chińskich jednostek morskich usiłujących przedrzeć się przez japońską blokadę wybrzeży.

Watanabe E9W1 (w kodzie alianckim oznaczony Slim) był dwumiejscowym 1-silnikowym usztywnionym dwupłatem konstrukcji mieszanej. Istota konstrukcji polegała na możliwości szybkiego składania oraz rozkładania skrzydeł i pływaków, aby do minimum skrócić operacje przygotowania do startu i do hangarowania, które musiały odbywać się w stanie wynurzenia okrętu. Skrzydła górne (o większej rozpiętości) i dolne usztywnione były między sobą tylko parą rozpórek w kształcie litery N, bez ciegieł wykrzyżowujących, za to dolne skrzydło podparte było zastrzałami od pływaków. Dwuosobowa załoga była w odkrytych kabinach usytuowanych w tandem. Usterzenie klasyczne, podparte od dołu zastrzałami. Pływaki metalowe wsparte do kadłuba łatwo składanymi zastrzałami. Napęd samolotu stanowił chłodzony powietrzem 9-cylindrowy silnik gwiazdowy Hitachi GK2 Tempu 11 o mocy 220 kW. Uzbrojenie stanowił 1 ruchomy k.masz. 7,7 mm w tylnej kabinie. Uzbrojenia zaczepnego samolot nie posiadał. (J.S.)

DANE TECHNICZNE E9W1. Wymiary: rozpiętość — 10,0 m, długość — 8,0 m, wysokość — 3,7 m. Masy: własna — 880 kg, w locie — 1250 kg. Osiągi: prędkość max. — 230 km/h, prędkość przelotowa — 150 km/h, czas wznoszenia na 3 000 m — 9 min 41 s, pułap — 6740 m, czas trwania lotu — 4,9 h.





Na zdjęciu obok: radziecki krążownik Noworosyjsk. Powyżej: samoloty Jak-36 na jego pokładzie.

Zdjęcia: archiwum

RADZIECKIE LOTNICTWO MORSKIE 2

DOKOŃCZENIE Z NR 33

Tu-22 — to naddźwiękowy nosiciel rakiet o oryginalnej konstrukcji. Silniki zostały umieszczone z obu stron statecznika pionowego u jego nasady. Uzyskano w ten sposób bardzo korzystne własności aerodynamiczne, a równocześnie piękną i rasową linię. Uzbrojenie Tu-22 stanowi pocisk powietrze—woda dalekiego zasięgu. Uzbrojeniem obronnym są 2 działka umieszczone w ogonie samolotu, obsługiwane zdalnie i sprzężone ze stacją radiolokacyjną. Samolot ma instalację do uzupełniania paliwa w locie i tym samym jego zasięg wynoszący 5000 km może być znacznie powiększony. Znanych jest kilka wersji Tu-22, łącznie z wersją szkolną, wyposażoną w dodatkową kabinę pilota, tworzącą charakterystyczny garb na kadłubie.

Tu-22M jest, pomimo nazwy sugerującej bliski związek z poprzednio omówionym samolotem, całkowicie nową konstrukcją — dwusilnikowym bombowcem o zmiennej geometrii skrzydeł. Zakres jego możliwości jest bardzo szeroki: może przenosić ciężkie pociski kierowane przeznaczone do zwalczania okrętów, stawiać zagrody minowe, niszczyć morskie zapory przeciwdesantowe, prowadzić rozpoznanie. Jest wyposażony w najnowszą aparaturę elektroniczną, stacje radiolokacyjne do obrazowania terenu, wykrywania i śledzenia celów morskich oraz ostrzegające przed atakiem myśliwców lub rakiet. Załoga dysponuje systemem nawigacji satelitarnej i bezwładnościowej, co umożliwia określanie położenia samolotu podczas lotu z dokładnością do kilku metrów.

Il-20 jest podstawowym samolotem rozpoznawczym lotnictwa morskiego ZSRR, oprócz wspomnianych wyżej rozpoznawczych wersji Tu-20, Tu-16 i Tu-22. Powstał z pasażerskiego samolotu Il-18, który nieznacznie przekonstruowano, aby umieścić na jego pokładzie liczne urządzenia elektroniczne do prowadzenia rozpoznania i analizy danych. W osłonach z boków kadłuba zamontowano radiolokatory i aparaturę fotograficzną do obserwacji bocznej. Oprócz tego, liczne osłony na kadłubie oraz zasobnik montowany na stałe pod samolotem kryją aparaturę do analizy sygnałów stacji radiolokacyjnych przeciwnika, aparaturę do obserwacji w podczerwieni i inne urządzenia.

Il-38 jest przeznaczony do wykrywania i zwalczania zanurzonych okrętów podwodnych. Stanowi znacznie przebudowaną wersję Ila-18. Między innymi, skrzydła zostały przesunięte o ok. 1,8 m do przodu kadłuba. Pozwoliło to na wyrównanie przemieszczonego, w porównaniu z wersją pasażerską, środka ciężkości. Przedłużono też kadłub w jego części zaogonowej celem umieszczenia w nim wykrywacza anomalii magnetycznych. W kadłubie, oprócz precyzyjnego radiolokatora umieszczonego w osłonie pod dziobem samolotu i innej aparatury, znalazły się także wyrzutnie boi akustycznych, służących do precyzyjnej lokalizacji wykrytego okrętu. Uzbrojeniem są torpedy przeciw okrętom podwodnym, bomby głębinowe i pociski kierowane przenoszone w komorze bombowej. Napęd stanowią 4 silniki turbośmigłowe konstrukcji Izotowa (typu AI 20M), które po zatankowaniu pełnego zapasu paliwa, wynoszącego 30 000 dm³ gwarantują patrolowanie przez 12 h.

Be-12 Czajka — to łódź latająca przeznaczona głównie do zwalczania okrętów podwodnych. Wyposażenie elektroniczne i uzbrojenie jest podobne jak Ila-38, co wynika z tego samego przeznaczenia. Czajka ma tę przewagę nad Ilem, że może startować i lądować na wodzie. Pozwala to na bazowanie na nieprzygotowanym wybrzeżu i działanie z zaskoczenia. Do startu z lądu jest przeznaczone podwozie kołowe (koła podwozia głównego są wciągane do wnęk z boków kadłuba). Skrzydła Be-12 mają kształt litery M — dzięki temu podczas wodowania turbośmigłowe silniki znajdują się dostatecznie wysoko nad powierzchnią wody i nie grozi im zalanie.

Mi-14PŁ — to specjalny śmigłowiec morski powstały na bazie konstrukcji powszechnie znanego Mi-8. Całkowicie przekonstruowano spód kadłuba, który pozwala śmigłowcowi na wodowanie i pływanie ze znaczną prędkością. Kołowe podwozie jest wciągane i nie stanowi przeszkody podczas pływania. Śmigłowiec zaopatrzono w precyzyjną aparaturę radiolokacyjną a także podwodny sonar wleczony. Pełni on podobną rolę jak boje akustyczne zrzucane z samolotów, jest jednak bardziej precyzyjny i po zakończeniu poszukiwań podnosi się go na pokład śmigłowca (boje są jednorazowego użycia). Uzbrojenie śmigłowca Mi-14PŁ przeznaczonego do zwalczania okrętów podwodnych stanowią torpedy i bomby. Mi-14 jest używany także jako śmigłowiec ratunkowy oraz do niszczenia zapór minowych. W latach osiemdziesiątych śmigłowce tego typu weszły na wyposażenie lotnictwa polskiego.

Ka-25 jest śmigłowcem pokładowym, jedynie w wersji ratownictwa morskiego działa z baz lądowych. Ma rzadko spotykaną, ale typową dla biura knostrukcyjnego Kamowa, konstrukcję z dwoma współosiowymi, przeciwbieżnymi wirnikami nośnymi. Pozwala to na znaczne skrócenie kadłuba śmigłowca (zbędny jest wirnik ogonowy). Umożliwia to umieszczenie hangaru dla 2 śmigłowców nawet na niszczycielach. Większość radzieckich okrętów wojennych zabiera jednak tylko po 1 śmigłowcu.

Oprócz uzbrojenia i wyposażenia przeciwpodwodnego Ka-25 może przenosić także 2 pociski kierowane do zwalczania celów nawodnych. Pełni także funkcje rozpoznawcze i może naprowadzać rakiety woda—woda na cele niewidoczne z wystrzeliwujących je własnych okrętów. Do stałego podwozia śmigłowca są mocowane nadmuchiwane pływaki umożliwiające wodowanie awaryjne.

Ka-32, następca Ka-25, jest równocześnie jednym z najnowocześniejszych śmigłowców pokładowych świata. Po raz pierwszy został zaprezentowany oficjalnie na Salonie Lotniczym w Paryżu w 1985 (w wersji cywilnej). Wersja wojskowa została pokazana podczas manewrów „Zachód" przeprowadzonych w 1981 na Bałtyku. W porównaniu z Ka-25 wzrósł znacznie udźwig, do 5000 kg i unowocześnione zostało wyposażenie śmigłowca. Nadmuchiwane pływaki wielokrotnego użycia znajdują się w pojemnikach z obu stron kadłuba.

Zupełnie nową klasę radzieckich samolotów morskich otwiera **Jak-36MP** — wielozadaniowy samolot pokładowy pionowego startu i lądowania. Napęd stanowi silnik turboodrzutowy zaopatrzony w 2 obrotowe dysze wylotowe, umożliwiające przejście z lotu pionowego do poziomego i odwrotnie. Do startu i lądowania używane są 2 dodatkowe silniki turboodrzutowe o ciągu 30 kN umieszczone pionowo w kadłubie za kabiną i osłaniane podczas lotu poziomego ruchomymi pokrywami. Uzbrojenie tego samolotu, zastosowanego po raz pierwszy w 1976 na krążowniku Kijew, można podwieszać na 4 zaczepach podskrzydłowych. Mogą to być zasobniki z działkami, kierowane i niekierowane pociski rakietowe oraz bomby. Skrzydła samolotu można składać, rozpiętość maleje wtedy z 7,3 do 4,9 m, co znacznie ułatwia hangarowanie.

TOMASZ SZULC

DANE TECHNICZNE SAMOLOTÓW I ŚMIGŁOWCÓW RADZIECKIEGO LOTNICTWA MORSKIEGO

Typ	Przeznaczenie	Wymiary			Silniki			Osiągi			Masa startowa Mg	Załoga
		Długość m	Rozpiętość x/ m	Wysokość m	Typ	Liczba	Moc kW/kN	Prędkość km/h	Pułap m	Zasięg km		
Tu-16	bombowiec	34,8	32,98	10,8	AM 3M	2	93	1 000	13 000	6 000	72	6
Tu-20	bombowiec	49,8	51,1	12,1	NK 12MW	4	11 033	900	13 000	13 000	190	6
Tu-22	bombowiec	41,7	28,8	8,6	VD 7	2	170	2 300	17 000	5 000	65	3
Tu-22M	bombowiec	40,0	26-34	10,0	•	2	•	2 100	•	6 000	90	4
Il-20	rozpoznawczy	35,9	37,4	10,2	AI 20M	4	3 119	675	8 000	6 500	64	•
Il-38	pop xx/	39,6	37,4	10,2	AI 20M	4	3 119	645	8 000	7 250	63,5	6
Be-12	pop	29,3	33,0	7,0	AI 20	2	2 988	600	11 300	4 000	29	4
Mi-14PŁ	pop	18,2	21,3	•	TV 3	2	1 660	250	•	500	•	3
Ka-25	pop	9,3	15,7	5,4	GTD 3F	2	671	220	3 500	650	7,3	3
Ka-32	pop	11,3	15,9	5,4	TV 3-117	2	1 660	250	6 000	•	11	•
Jak-36MP	•	15,5	7,3	4,3	AL 21	1	80	1 200	12 000	480	11,7	1

x/ – lub srednica wirnika głównego smigłowca

xx/ – przeciw okrętom podwodnym

PIERWSZY LOT ISKIERKI

Mielec — 18 lipca 1986. Lotnisko zakładowe WSK PZL, 16:47. Nowy polski samolot PZL M-26 Iskierka ze znakami rejestracyjnymi SP-PIA oderwał się od ziemi, by wykonać swój pierwszy lot. Nikogo nie muszę przekonywać, że dla twórców tego nowego samolotu: konstruktorów i całej załogi mieleckiego Ośrodka Badawczo-Rozwojowego — jest to chwila szczególna.

W grupie pracowników OBR, zgromadzonych wokół nyski, w której znajduje się radiostacja umożliwiająca nasłuch korespondencji pilota doświadczalnego z wieżą kontrolną, obserwuje ten pierwszy lot główny konstruktor PZL M-26 Iskierki mgr inż. Krzysztof Piwek.

— Co czuje główny konstruktor obserwując pierwszy lot skonstruowanej przez siebie maszyny? — pytam.

— Jest to chwila niecodzienna... Podsumowanie kilkuletniego wysiłku wielu ludzi; konstruktorów, inżynierów, robotników. Chwila taka nie może być pozbawiona emocji!

— Serduszko chyba mocniej pika w tym momencie?!

— I nie należy się temu dziwić. W tej właśnie chwili nasza praca poddawana jest surowemu testowi przyrody, a to nie stwarza nastroju obojętności wobec tego co się obserwuje. Zobowiązuje raczej do tego żeby być myślami z pilotem, który zasiada za sterami tej nowej maszyny.

— Jakie zadania wykonuje pilot w czasie tego pierwszego lotu?

— Ma przeprowadzić ogólne rozpoznanie możliwości samolotu, jego stateczności, sterowności... Słowem — ma wykonać wszystkie podstawowe elementy pilotażowe, by sprawdzić zachowanie się tego samolotu w powietrzu.

— Z jakimi założeniami przystępował Pan do konstruowania Iskierki? — zadaję głównemu konstruktorowi kolejne pytanie.

— ...Że ma to być samolot szkolno-treningowy dla potrzeb szkolenia w aeroklubach i w wojsku, z koncepcją wykorzystania do tego celu sprawdzonych już zespołów wytwarzanego w naszym zakładzie samolotu M-20 Mewa.

— Czy udało się Panu osiągnąć zamierzony cel? Iskierka lata, a więc w tym momencie możemy już mówić o pewnych zakładanych parametrach techniczno-eksploatacyjnych, jakie posiada ten samolot.

— Jest to dwumiejscowy dolnopłat z chowanym podwoziem, metalowej konstrukcji. Silnik PZL F6A 350C1, 6-cylindrowy chłodzony powietrzem o mocy startowej i trwałej 205 KM, przy 2800 obrotach na minutę. Zużycie paliwa — 25 kg. Śmigło trójpłatowe, przestawialne, hydraulicznie.

Dobiega 15 minuta lotu. Podchodzę do dyrektora naczelnego mieleckiej WSK PZL Tadeusza Ryczaja, który obserwuje pierwszy lot Iskierki z dyrektorem Zakładu Lotniczego Jerzym Belczakiem.

— Czy dyrektorzy też odczuwają emocje? — pytam.

— Oczywiście! Pierwszy lot jest bardzo ważnym momentem w historii każdego prototypu, nieraz decydującym o przyszłych losach skonstruowanej i wykonanej maszyny. Ale to dopiero początek długiego, wielokierunkowego okresu prób, które dadzą pełną odpowiedź czy udało się zrealizować zadanie zgodnie z przyjętymi założeniami. Mam nadzieję, że nie będzie większych niespodzianek. Przy tworzeniu Iskierki zaangażował się zespół doświadczonych konstruktorów. Poza tym... samolot przed tym pierwszym lotem przeszedł szereg prób, które na wiele pytań już dały odpowiedź, i to pozytywną. Dzisiejsza próba, ta najważniejsza, wypadnie chyba równie dobrze. Ale nie uprzedzajmy faktów, spójrzmy w górę jak nasza Iskierka, najmłodsze dziecko zakładu, hasa sobie na tle lipcowego, zachmurzonego, niestety, nieba...

— Dzisiejsza próba napawa nas radością, ale też dumą — do rozmowy włącza się dyr. Belczak. — W stosunkowo krótkim odstępie czasowym przeżywamy już po raz drugi na naszym zakładowym lotnisku wzlot nowego samolotu, po An-28, co świadczy najlepiej o dorobku przedsiębiorstwa i kadry inżynieryjno-technicznej.

— Jakie nadzieje wiążecie w Mielcu z tą nową konstrukcją?

— D u ż e — zdecydowanie odpowiada dyr. Ryczaj. — Za wcześnie jednak żebyśmy do tej sprawy podchodzili z emocjami. Uważamy, że ten typ samolotu jest po prostu u nas potrzebny. W cyklu szkoleniowym pilotów z pewnością powinien znaleźć swoje miejsce... Toteż cieszymy się, że na ten pierwszy oblot przybyli do Mielca ci, którzy o losie tego samolotu będą decydować. Mam oczywiście na myśli przyszłych użytkowników tej maszyny. Ale, ale... Spójrzmy na Iskierkę, podchodzi właśnie do lądowania.

Zgrabna, smukła sylwetka PZL M-26 Iskierki obniża lot... Z gracją, na trzy punkty, dotyka ziemi. Toczy się po murawie lotniska. Wytraca prędkość. Kołuje do miejsca, gdzie oczekuje liczne grono obserwatorów pierwszego lotu. Pilot wyłącza silnik. Zrywają się spontaniczne oklaski... Inż. Zygmunt Osak wychodzi z kabiny Iskierki. Jako pierwszy podchodzi do niego główny konstruktor Krzysztof Piwek. Ściskają sobie ręce. Wymieniają pocałunki. Bez słów. Po chwili głównemu konstruktorowi wyrywa się krótki, lapidarny, ale jakże treściwy komentarz:

— Jesteś gość!

Z wiązanką kwiatów podchodzi do pilota doświadczalnego dowódca Wojsk Lotniczych, gen. dyw. pil. Tytus Krawczyc.

— Pragnę zameldować, że samolot PZL M-26 Iskierka spisywał się w locie bardzo dobrze — melduje pilot doświadczalny dowódcy Wojsk Lotniczych. — Pilot żyje. Samolot cały. Jestem przekonany, że marzenia konstruktorów zostaną spełnione, a piloci będą sobie ten samolot chwalić. Spełnią się również moje marzenia, gdy Iskierka będzie zdobić polskie niebo.

— Dziękuję za lot doświadczalny, życzę dalszych szczęśliwych lotów. Gen. Krawczyc ściska dłoń Zygmunta Osaka.

Do bohaterów wydarzenia, głównego konstruktora i pilota doświadczalnego, podchodzą coraz to inni obserwatorzy pierwszego lotu nowego polskiego samolotu, bo też oblot nowej konstrukcji jest przecież niekwestionowanym wydarzeniem. Z mnogości gratulacyjnych sformułowań wyławiam kilka:

Minister Konrad Tott: — Drogi bracie lotniku. Nacieszyłeś nasze serca... Proszę przyjąć kwiaty od tych, którzy za postęp naukowo-techniczny w kraju odpowiadają. Mam nadzieję, że dla lotnictwa nastaną wkrótce „tłuste lata".

Generał Władysław Hermaszewski: — Moje zainteresowanie tym samolotem jest szczególne dlatego, że prawdopodobnie Aeroklub PRL będzie pierwszym odbiorcą i użytkownikiem tego samolotu. Jest to konstrukcja niezmiernie interesująca i myślę, że zespół konstruktorów wyszedł naprzeciw potrzebom i oczekiwaniom.

JULIAN WOŹNIAK

Na zdjęciu u góry: prototyp Iskierki w chwilę po wylądowaniu.

Obok: pilot doświadczalny inż. Zygmunt Osak, który pilotował Iskierkę w pierwszym locie. Na zdjęciu prawym — po udanym locie pilotowi dziękuje główny konstruktor Iskierki, mgr inż. Krzysztof Piwek. Zdjęcia: WSK PZL-Mielec (3) i Lech Zielaskowski (1)

SAMOLOT SZKOLNO-TRENINGOWY PZL M-26 ISKIERKA

Dane geometryczne: rozpiętość — 8,60 m; długość — 8,30 m; wysokość — 2,96 m; powierzchnia płata — 14,00 m²

Osiągi

Wersja	M 2600	M 2601
Silnik	PZL-F 6A 150 kW (205 KM)	Lycoming 220 kW (300 KM)
Masa własna	900 kg	960 kg
Masa startowa max.	1250 kg	1400 kg
Udźwig	330 kg	440 kg
Prędkość max.	265 km/h	340 km/h
Prędkość wznoszenia	4,3 m/s	8 m/s
Start na 15 m	470 m	570 m
Lądowanie z 15 m	460 m	540 m
Zasięg (0,5 h AZP)	940 km	1600 km
Zużycie paliwa	25 kg/h	36 kg/h

A MOŻE BY TAK POPRACOWAĆ?

Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie istnieje już przeszło dwadzieścia lat i choć robi wiele, wciąż nie może się równać z tak wymuskanymi ekspozycjami lotniczymi jak np. słynne Muzeum RAF w Hendon, czy wystawa samolotów w Muzeum Wojska w Pradze.

Co jakiś czas odżywa idea stworzenia Koła Przyjaciół krakowskiego muzeum. W kole takim zebraliby się ludzie, którzy społecznie, z zamiłowania do lotniczych zabytków, pomogliby i trochę popracowali na rzecz muzeum, przyczynili się do poprawy jego sytuacji. Do redakcji „Skrzydlatej Polski" i do muzeum nadchodzą listy (nie takie znów liczne) z propozycjami, aby koło zorganizować i działać. Ale na propozycjach i deklaracjach się kończy.

Na przykład — wiosną zadzwonił do muzeum młody człowiek z propozycją przyjazdu grupy entuzjastów, którzy chcieliby coś zrobić dla muzeum. Nie potrafił powiedzieć, jak liczną i jakiego rodzaju grupę reprezentuje. Zaproponował spotkanie dla omówienia szczegółów współpracy. Potem jeszcze przyszedł do muzeum telegram odwołujący to spotkanie i od tej pory — cisza...

W ogóle chętnych do narzekania i biadania nad stanem muzeum jest więcej, niż chętnych do społecznej pracy w proponowanym Kole Przyjaciół. Bo gdy się bliżej zastanowić, prace do wykonania nie byłyby lekkie, łatwe i przyjemne: można ubrudzić ręce, pucując samoloty do idealnego połysku. A muzeum nie jest placówką zamożną i na nagrody za pomoc nie można liczyć.

Powyższe słowa kreślą obraz, w którym nie ma bezinteresownych zapaleńców i przyjaciół. Nie jest on jednak kompletny. Przez kilka sezonów, na przykład, przyjeżdżał do muzeum pewien student z Wrocławia. Rozbijał sobie mały namiocik na trawniku i część swoich wakacji poświęcał na różne prace dla muzeum. Przydawał się i sprawiało mu to satysfakcję.

Na wiosnę, kiedy trzeba po zimie przygotować (czytaj umyć) eksponaty na letni sezon wystawienniczy, zjawiają się z pomocą słuchacze Szkoły Chorążych Pożarnictwa. Pomagają zresztą częściej, w wielu innych sytuacjach. W muzeum pracują społecznie junacy z Hufca Obrony Cywilnej w Nowej Hucie, także żołnierze.

Muzeum zawdzięcza im wiele, bo przecież trudno sobie wyobrazić, by nieliczni pracownicy mogli sobie poradzić ze wszystkim, chociażby z utrzymaniem w porządku dość rozległego terenu.

Rzecz ciekawa, że ci, którzy pomagają, nie zastanawiają się nad ujęciem swej pomocy w ramy zorganizowanego Koła czy Towarzystwa. Po prostu przychodzą i zakasują rękawy.

Więc może by tak zamiast rozważać korzyści płynące z założenia Koła Przyjaciół Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie najpierw popracować, a potem — organizować?

AGNIESZKA WOŹNICZKA

POCZTA LOTNICZA

MISTRZOWIE ŚWIATA

Paweł Berdyszak — Opalenica. Edward Makula był szybowcowym mistrzem świata w 1963, natomiast Jerzy Makula zdobył w 1985 mistrzostwo świata w akrobacji szybowcowej. Są to dwie różne dyscypliny, mimo iż obie uprawiane na szybowcach. Szybowce akrobacyjne pod względem konstrukcyjnym znacznie różnią się od szybowców, na których wykonuje się przeloty. Obaj mistrzowie świata są spokrewnieni, ale jest to pokrewieństwo bardzo dalekie. Obaj też pracują w PLL LOT. Z Polaków szybowcowym mistrzem świata, i to dwukrotnie (1965, 1972) był jeszcze Jan Wróblewski, obecnie pilot rolniczy.

O Mirosławie Hermaszewskim wielokrotnie i obszernie pisaliśmy, począwszy od 1978.

MECHANIK

Stanisław Marczyk — Mrowino. W sprawie ewentualnego podjęcia pracy w charakterze mechanika osprzętu samolotowego należy zwrócić się bezpośrednio do najbliższego aeroklubu, oddziału Zakładu Usług Agrolotniczych bądź zespołu lotnictwa sanitarnego. Jako mieszkańcowi województwa poznańskiego radzimy się zwrócić do Aeroklubu Poznańskiego (Poznań, ul. Niezłomnych 1), poznańskiego zespołu lotnictwa sanitarnego (Poznań, lotnisko Ławica) bądź Oddziału ZUA w Szczecinie. Mamy nadzieję, że odnowienie posiadanych przez pana kwalifikacji mechanika osprzętu samolotowego będzie możliwe w każdej z wymienionych instytucji.

LICEUM LOTNICZE

Dariusz Burliński — Szczytno. Warunkiem przyjęcia do Liceum Lotniczego im. Żwirki i Wigury przy Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej im. Jana Krasickiego w Dęblinie jest: ukończenie szkoły podstawowej, bardzo dobry stan zdrowia, zdanie egzaminu wstępnego, obywatelstwo polskie, pisemna zgoda rodziców, nie przekroczony 16. rok życia. Egzaminy obejmują: język polski (pisemny i ustny), matematykę (pisemny i ustny) oraz sprawdzian z wychowania fizycznego. Kandydaci składają ponadto następujące dokumenty: podanie, życiorys, oceny za pierwsze półrocze ósmej klasy, opinię szkoły podstawowej — w terminie do 15 kwietnia. Liceum, po otrzymaniu dokumentów, wysyła do kandydata powiadomienie o terminie badań lekarskich, trwających trzy dni. Adres Liceum Lotniczego: 08-521 Dęblin.

Liceum Lotnicze przygotowuje maturzystów do studiów w WOSL na kierunku pilot lotnictwa odrzutowego z perspektywami służby na samolotach naddźwiękowych nowej generacji.

SZKOLENIE LOTNICZE

Paweł Zieliński — Hel. W sprawie szkolenia lotniowego i motolotniowego oraz fachowych informacji i pomocy związanych z budową lotni czy motolotni radzimy zwrócić się do Sekcji Lotniowej najbliższego aeroklubu regionalnego. Pozna pan tam ludzi, którzy z pewnością pana dokładnie poinformują a nawet pomogą. Radzimy ponadto wybrać się na jakąś imprezę lotniową czy motolotniową, gdzie także można nawiązać z nimi kontakty.

Robert Ziętek — Wygnanowice. W sprawie szkolenia spadochronowego i szybowcowego radzimy zwrócić się do Aeroklubu Lubelskiego — Radawiec k. Lublina, lotnisko.

ADRESY

Hubert Świtalski — Zielona Góra. Adresów prywatnych i instytucji zagranicznych nie podajemy. Listy do sławnych polskich pilotów z okresu II wojny światowej prosimy przysyłać do redakcji. Prześlemy je adresatom, pod warunkiem, że posiadamy adresy danych pilotów.

KLUB ISKRA

Maciej Jagiełło — ul. Wysoka 13 m. 155, 41-200 Sosnowiec — posiada do wymiany modele samolotów w skali 1:72: P 40 (Revell), P 38 (Novo), MiG 21 (Matchbox). W zamian chciałby otrzymać inne modele lub materiały (TBiU, „Plany Modelarskie", itp.).

Jerzy Machura — ul. Pstrowskiego 3/32, 21-010 Łęczna — poszukuje: książek „Kariera bojowa śmigłowców" i „Wojna na Oceanie Spokojnym" oraz TBiU nr 102, Miniatury Morskie (Epizody z II wojny światowej) nry 2, 7, 14, 17, 32, 34, 35, 56, czasopism „Morze" (egzemplarze przedwojenne i powojenne — do 1966 r. oraz z lat 1969—1970) i „Akwarium" (z lat 1973—1974 oraz z roku 1980). W zamian oferuje „Małe Modelarze" i „Plany Modelarskie" z lat 1977—1985, TBiU (An 2 i RWD 8), książki „Budowa plastykowych modeli samolotów" i „Najszybsi ludzie świata".

Maciej Radkiewicz — ul. Marcinkowskiego 10/2, 64-200 Wolsztyn — poszukuje niemieckiego malowania samolotu Siebie Si 204. W zamian oferuje i wymieni modele firm Novo, KP, Plasticard, Matchbox, Plastyk, Krugozor.

Andrzej Cholewa — Chocznia 191, 34-123 Chocznia, woj. bielskie — wymieni, na inne materiały o lotnictwie, „Skrzydlatą Polskę" (nry 38, 43, 45, 47—53/1984, 2—29, 32, 35—38, 51, 52/1985) i „Tiechnikę Mołodioży" (nry 2, 4, 8, 10, 12/1984, 1—4, 6—9, 11, 12/1985).

Piotr Szkoda — Łokacz Mały 30, 64-950 Krzyż Wielkopolski — poszukuje modeli samolotów firm Matchbox, Monogram, Revell, Airfix, Hasegawa, KP, Smer i Novo oraz farb do modeli. W zamian oferuje liczne tomiki Żółtego Tygrysa i BKD, TBiU nry 91, 97, 101, 102 i 104, „Barwa w lotnictwie polskim" nry 1—4, „Małego Modelarza" nry 9/1983, 1, 6, 7, 8, 10/1985 oraz model kartonowy samolotu Spitfire Mk IXc w skali 1:33.

Piotr Borecki — Głuchowo, 87-140 Chełmża, woj. toruńskie — poszukuje modeli w skali 1:72 lub 1:48: samolotu F 18 Hornet lub śmigłowca Huges AH 64 Apache firmy Revell. W zamian oferuje dwa tomy „Civilni letadla" Vaclava Nemecka.

Tomasz Bobrowicz — Biała Wieś 27, 64-332 Bukowiec Stary — poszukuje nie sklejonych modeli współczesnych samolotów bojowych oraz materiałów i publikacji, dotyczących samolotów bojowych najnowszej generacji. W zamian oferuje: modele samolotów Il 28 (1:100, Plasticard), RWD 5 bis (1:72, Plastyk), Hawker Hurricane Mk IIc (1:72, Lotnia), ok. 200 numerów „Skrzydlatej Polski" z lat 1977—1986, liczne numery „Młodego Technika" z lat 1981—1986, „Horyzonty Techniki", „Letectvi + kosmonautika", TLiA, WPT, „Przegląd Techniczny", TBiU, BSP, „Plany Modelarskie" nry 83 i 129, „Modelarze", prospekty samochodowe, komiksy, Żółte Tygrysy, książki o tematyce lotniczej, modele samochodów firm Matchbox, Burago, „Barwa w lotnictwie polskim" nry 1—4, „Młody Elektronik" nry 3 i 4, itp.

Czytelnika z ZSRR (adres: 309250 g. Szebiekino, ul. Lenina d. 32, kw. 29) — zainteresowanego nawiązaniem korespondencji na temat plastykowych modeli samolotów, prosimy o podanie nazwiska.

OGŁOSZENIA DROBNE

Udostępnię dokumentację lotni, motolotni, silników samolotów, wiatrakowców. **Nowicki, Wrocław 11, skrytka 105.** (ogł. nr 98)

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY Wyróżniony Dyplomem Honorowym FAI (1966)

REDAGUJE ZESPÓŁ: redaktor naczelny — Jerzy R. Konieczny, zastępca redaktora naczelnego — Tadeusz Malinowski, sekretarz redakcji — Henryk Kucharski, zastępca sekretarza redakcji — Piotr Górski, redaktorzy: Wojciech J. Gawrych, Bogusław J. Witkowski, Janusz Wojciechowski, redaktor graficzny — Jolanta Kalita, redaktor techniczny — Wiesława Dymnicka, sekretariat redakcji — Wanda Szawarska.

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1. Telefony: 27 33 78 — redaktor naczelny — sekretariat, 27 52 60 — zastępca redaktora naczelnego — sekretarz redakcji.

WYDAWCA: Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa, telefon — centrala 49-27-51 do 9.

CENA PRENUMERATY: kwartalnie — 390 zł, półrocznie — 780 zł, rocznie — 1 560 zł.

WARUNKI PRENUMERATY:

1) dla osób prawnych — instytucji i zakładów pracy:

— instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miastach wojewódzkich i pozostałych miastach, w których znajdują się siedziby oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", zamawiają prenumeratę w tych oddziałach,

— instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" i na terenach wiejskich, opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

2) dla osób fizycznych — indywidualnych prenumeratorów:

— osoby fizyczne zamieszkałe na wsi i w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli,

— osoby fizyczne zamieszkałe w miastach — siedzibach oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych nadawczo-oddawczych właściwych dla miejsca zamieszkania prenumeratora. Wpłaty dokonują używając „blankietu wpłaty" na rachunek bankowy miejscowego oddziału RSW „Prasa — Książka — Ruch".

3) Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto NBP XV Oddział w Warszawie, Nr 1153-201045-139-11. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę pocztą zwykłą jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji i zakładów pracy.

Terminy przyjmowania prenumeraty na kraj i zagranicę:

— do dnia 10 listopada na I kwartał, I półrocze roku następnego oraz na cały rok następny,

— do dnia 1 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty roku bieżącego.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 35 zł za słowo, ogłoszeń urzędowych, ogłoszeń reklamowych i handlowych komunikatów 75—90 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Numery bieżące są do nabycia w Ośrodku Informacyjnym Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 (w godz. 12—16.30).

Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych artykułach, korespondencjach i listach oraz zmiany ich tytułów. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 1986-08-14. Zam. 8012. P-62.

PL ISSN 0137-866x Nr ind. 37605

SAMOLOT SZTURMOWY IŁ-2

(Dokończenie z SP 26, 28, 30, 32/1986)

W uzupełnieniu omówienia modelu samolotu Ił-2 w podziałce 1:72 wytwórni Plastyk przedstawiamy serię zdjęć szczegółów konstrukcji oraz rysunek przekrojowy kadłuba samolotu Ił-2 typ 3.

Na zdjęciach:

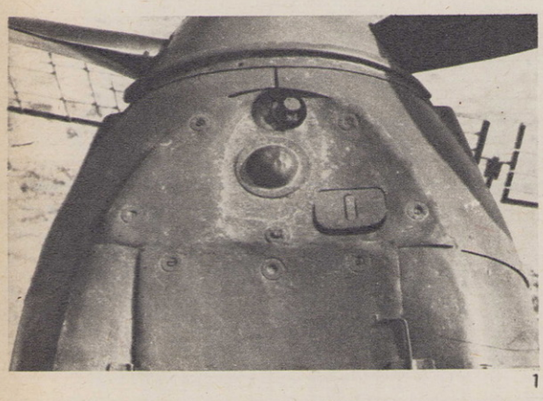
1 — widok z góry na przednią część osłon silnika; 2 — chwyt powietrza oraz początkowy odcinek tunelu prowadzącego do chłodnicy glikolu; 3 — wlot powietrza do chłodnicy oleju; 4 — chłodnica oleju — widok z tyłu; widoczny podział na dwie części: u góry wylot tunelu chłodzenia powietrznego silnika, u dołu wylot chłodnicy oleju; 5 — filtr powietrza — widok z góry; 6 — filtr powietrza — widok z boku; 7 — lotka wraz z klapką wyważającą i jej napędem; 8 — ster kierunku z klapką wyważającą i jej napędem; 9 — klapka wyważająca steru wysokości; 10 — antena RPK; 11 — podwozie ogonowe; 12 — goleń podwozia głównego od strony wewnętrznej; widoczny przewód instalacji hamulcowej; 13 — pokrywa komory uzbrojenia w spodniej części płata; widoczny otwór wyrzutnika łusek; 14 — prowadnice pocisków rakietowych RS-132.

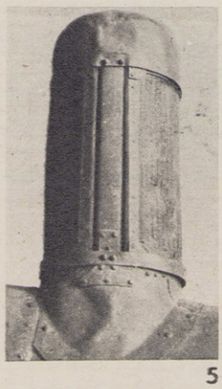
Na rysunku:

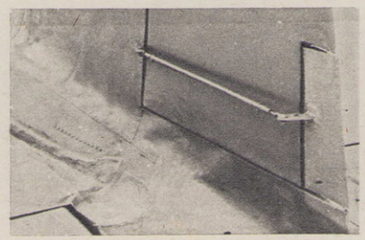
1 — zaczep do rozrusznika samochodowego; 2 — zbiornik wyrównawczy instalacji chłodzenia silnika; 3 — silnik AM-38F; 4 — muszka celownika WW-1; 5 — zbiornik wyrównawczy instalacji olejowej silnika; 6 — przedni zbiornik paliwa; 7 — butla z niepalnym gazem, służącym do wypełniania swobodnej przestrzeni w zbiorniku paliwa; 8 — karabin maszynowy strzelca; 9 — przednie okucie statecznika poziomego; 10 — okucie statecznika pionowego; 11 — oś statecznika pionowego; 12 — amortyzator kółka ogonowego; 13 — tylne światło pozycyjne; 14 — kompensator masy statecznika poziomego; 15 — klejone poszycie kadłuba; 16 — płyta pancerna strzelca pokładowego; 17 — butla sprężonego powietrza; 18 — kabina strzelca; 19 — tylny zbiornik paliwa; 20 — żaluzja chłodnicy oleju; 21 — żaluzja chłodnicy silnika; 22 — dolny zbiornik paliwa; 23 — chłodnica oleju; 24 — chłodnica glikolu; 25 — tunel chłodnicy silnika; 26 — przednia część opancerzenia silnika; 27 — zbiornik oleju.

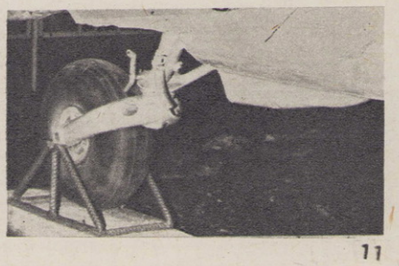
(WJG)

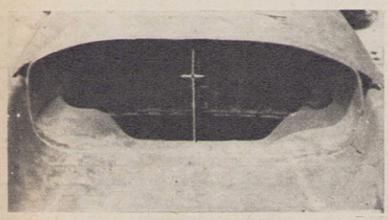
Zdjęcia i rysunek: GRZEGORZ ROSSA

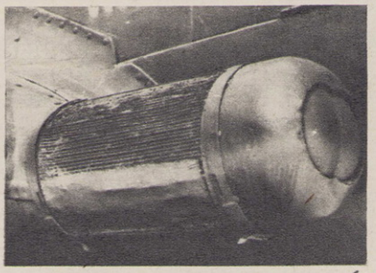

1

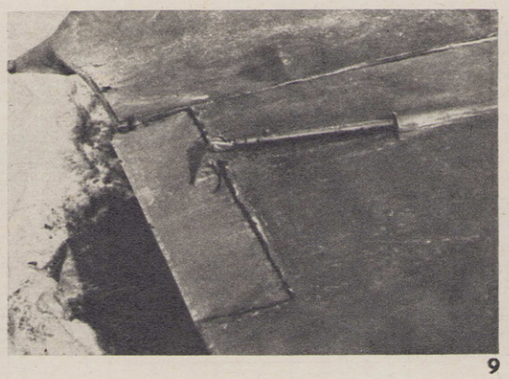

5

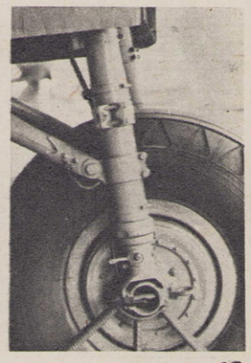

8

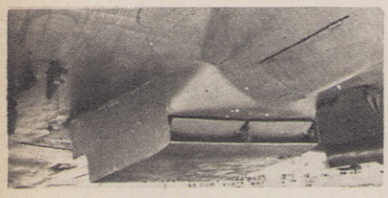

11

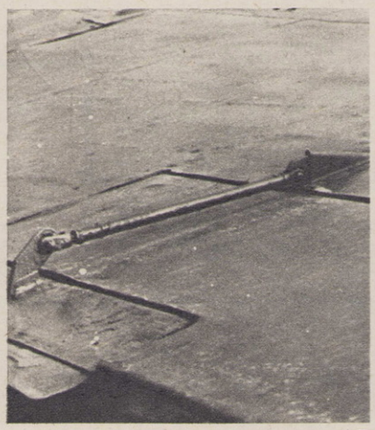

2


6

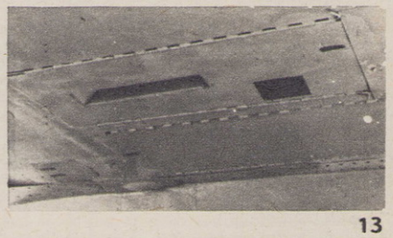

9

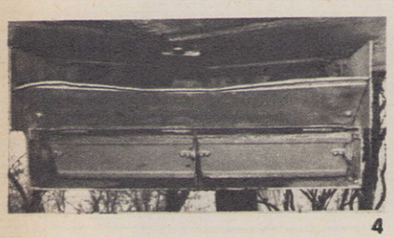

12


3

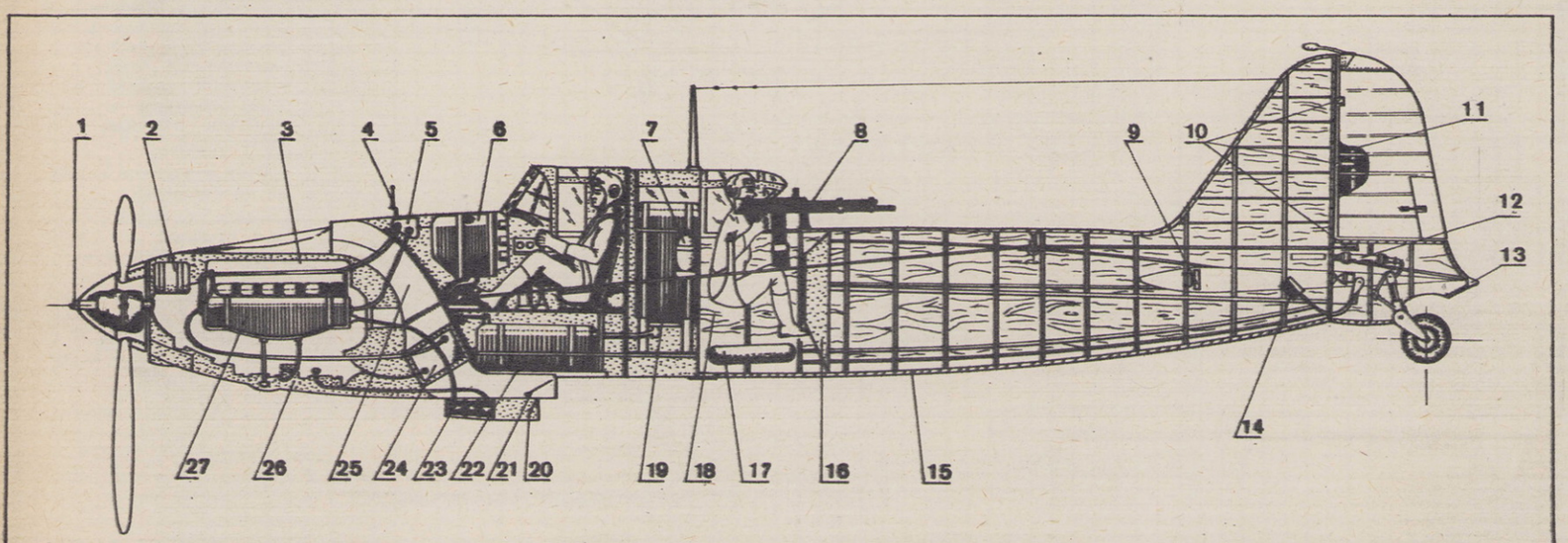

7

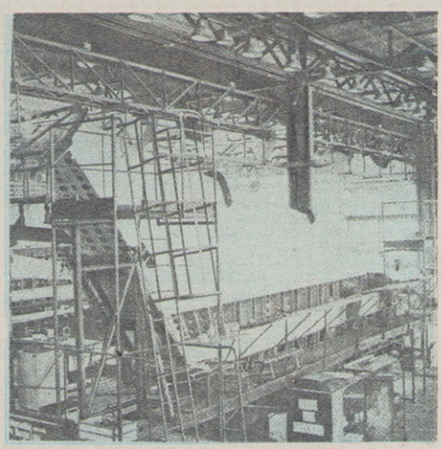
10

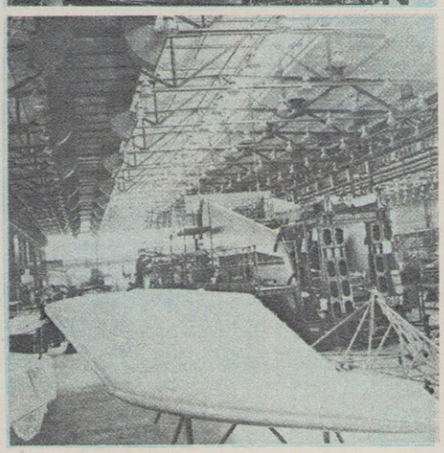

13


4

14

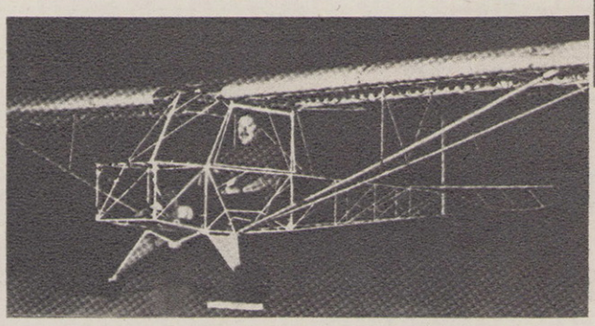


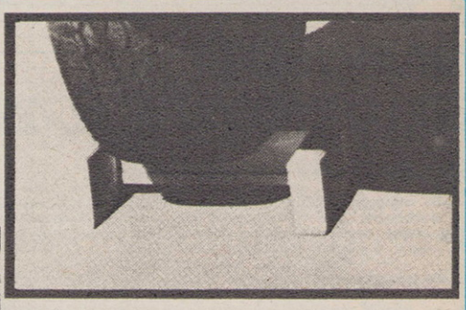




W MIELCU

Produkcja, w polskich zakładach lotniczych PZL-Mielec elementów wielkowymiarowych do radzieckich samolotów pasażerskich Il-86 dla 350 pasażerów. Współpraca z wytwórnią montażu końcowego Il-86 w Woronieżu. Warto przy okazji porównać te zdjęcia z pokazywanymi przykładowo w SP znanymi wytwórniami zagranicznymi, współpracującymi w produkcji aerobusów zachodnioeuropejskich oraz amerykańskich.





ULM KLEJONY W SEKUNDACH

Nowością 1986 w USA jest pomyślne zbudowanie ULM-a wyłącznie przy użyciu cyjanoakrylowych klejów jednoskładnikowych wiążących po 3—5 s, 10—25 s i 20—50 s z przemysłową wytrzymałością spoiny. ULM Bird Dog ma teraz masę całkowitą poniżej 113,5 kg i jest odporny na przeciążenia do 6 g. W próbach statycznych lekki dźwigar przylotkowy ze sklejki 3 mm z 4 krawędziowymi nakładkami sosnowymi 13 × 13 mm wytrzymał obciążenie statyczne 454 kg działające jak to pokazano na zdjęciu.

ŚMIGŁOWIEC NA KOLEI

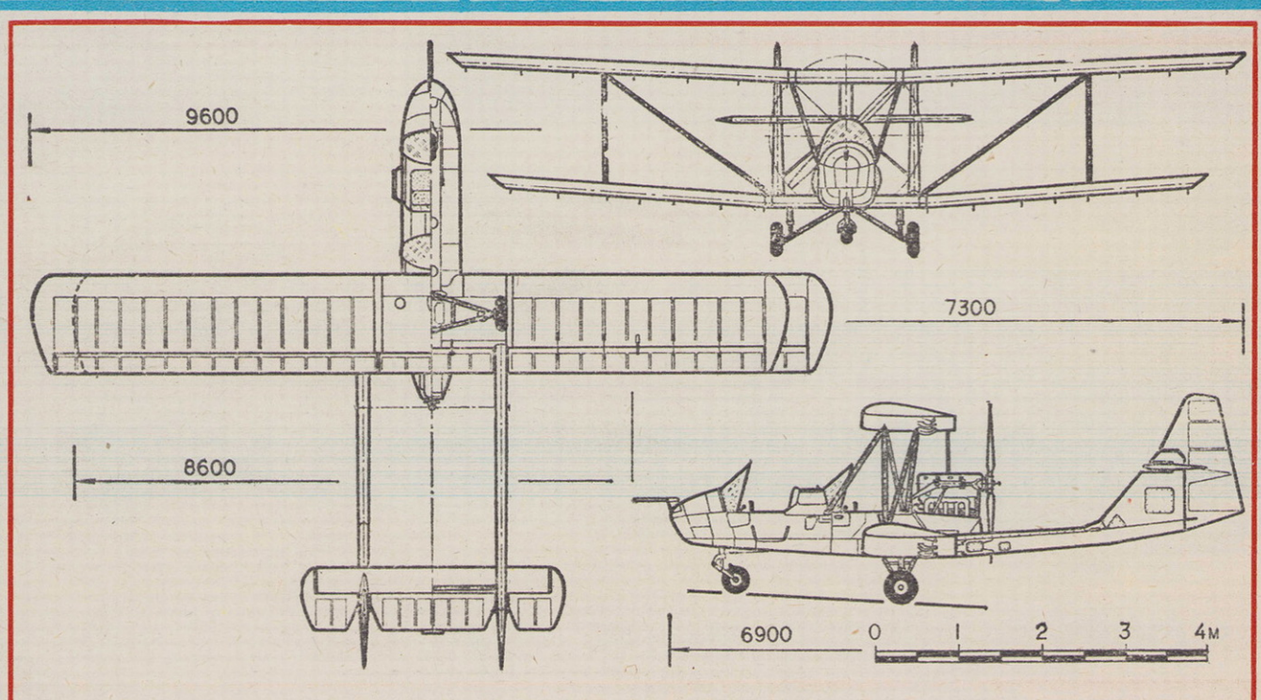
Śmigłowiec radziecki Ka-26 pomaga w przenoszeniu i ustawianiu słupów kolejowej elektrycznej linii trakcyjnej.

WYRZUTNIA PRZEWOŹNA

Przewoźna wyrzutnia (na samochodzie 6-kołowym) japońskich rakiet badawczych K-10. Rakieta dwustopniowa o długości 9,8 m i masie startowej 1750 kg wynosi ładunek użyteczny 170 kg na wysokość 250 km.

NAD BAŁTYKIEM

W wykazie manewrów NATO w rejonie Bałtyku znajdują się przeprowadzone we wrześniu 1984 wielkie manewry Bold Gannet. W 1985 w manewrach NATO Stanavforchan na zachodnim Bałtyku wzięły udział bombowce strategiczne B-52, a w październiku 1985 w NATO Baltic Operations m.in. na płd.-wsch. Bałtyku 4 grupy lotnictwa morskiego USA, W. Brytanii, RFN i Danii.



SZKOLNO-TRENINGOWA TROJKA

Konstruktorzy - amatorzy pod kierunkiem B. Chobutowskiego zbudowali w ZSRR samolot dwumiejscowy Trojka z silnikiem samochodowym Wołga, zastąpionym później silnikiem lotniczym o mocy 84,6 kW (115 KM) przy 2450 obr/min.

Dane wymiarowe samolotu na rysunku.

Śmigło — 1,82 × 0,95 (skok) m. Prędkości — 150/65 km/h, wznoszenie (0 m) — 2 m/s. Masa całkowita — 670 kg. Max. dopuszczalny współczynnik przeciążenia: +3. Samolot wylatał 36 h. Jest niezawodny i bardzo łatwy w pilotażu.

Zdjęcia i rysunki: PZL, „Aerospace Japan", „Aviaexport", „Modelist-Konstruktor", archiwum.